



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea dei soci

Roma, 5 luglio 2007



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea dei soci • Annual general meeting

5 luglio 2007 • 5 July 2007

Bozza

Prefazione del Presidente di Confitarma, Nicola Coccia

La navigazione mercantile italiana nel 2006

- 7 > Navigazione e Finanza
- 9 > Dimensione e composizione della flotta
- 11 > Competitività della flotta italiana
- 12 > Investimenti navali e rinnovamento della flotta
- 13 > Commercio estero dell'Italia via mare
- 14 > Bilancia dei pagamenti marittimi
- 14 > Il Turismo che viene dal mare
- La rete marittima, i porti e il turismo**
 - 17 > Programma Nazionale di Sicurezza Marittima
 - 17 > Autostrade del mare
 - 20 > Andamento dei traffici portuali
 - 20 > Questioni portuali

La navigazione internazionale e i mercati marittimi

- 25 > Commercio mondiale e i traffici marittimi
- 26 > Flotta mondiale
- 28 > Costruzioni mondiali
- 30 > Mercati marittimi

La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

- 43 > Flotta dell'Ue e ruolo nei traffici marittimi mondiali
- 44 > Libro Verde sulla futura politica marittima dell'Unione per gli oceani e i mari
- 49 > Rapporto "*Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*"
- La politica comune dei trasporti marittimi**
 - 50 > Sicurezza marittima
 - 50 > Security e dogane
 - 51 > Marco Polo II
 - 51 > Concorrenza nei trasporti marittimi di linea
 - 52 > Ricerca e Innovazione

Il lavoro a bordo e la formazione degli equipaggi

- 53 > Occupazione marittima
- 54 > Convenzione marittima internazionale (ILO)
- 55 > Problematiche nazionali
- 56 > Formazione professionale

La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

- 59 > *Port State Control*
- 60 > Emissioni – Annesso VI alla Convenzione Marpol 73/78
- 64 > Nuovi Annessi I e II alla Convenzione Marpol 73/78
- 65 > Sicurezza
- 66 > CSR

L'organizzazione di Confitarma

- 68 > La struttura
- 69 > Cariche Confederali
- 70 > Commissioni
- 72 > Giovani Armatori



Premessa di Nicola Coccia Presidente di Confitarma

L'industria della navigazione, ricca di imprenditori validi e coraggiosi nell'intraprendere iniziative e nuovi investimenti, anche nel 2006 ha registrato un trend molto positivo.

Alla fine dell'anno la flotta mondiale ha raggiunto il massimo storico della sua capacità di portata superando il miliardo di tonnellate, mentre la nostra flotta in un anno ha registrato un aumento dell'11% e nei primi sei mesi del 2007 vi è stato un ulteriore aumento del 5%.

L'Italia è tornata a far parte del gruppo delle principali marine mercantili del mondo: è al 13° posto tra le principali flotte, con oltre 13,1 milioni di tonnellate di naviglio; e risulta ai primi posti in diversi segmenti di traffico; inoltre, sono in costruzione nei cantieri italiani ed esteri 225 navi, pari a più di 6 milioni di tonnellate di stazza, per un investimento che supera i 15 miliardi di euro. Abbiamo una flotta giovane e avanzata, in grado di soddisfare le esigenze della nostra industria ed attenta alla salvaguardia dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione. L'evoluzione del panorama economico mondiale ha contribuito a rendere il nostro settore oggetto di una attenzione maggiore da parte delle istituzioni europee e nazionali secondo le indicazioni della Commissione europea, anche in Italia si è compresa la strategicità del settore marittimo per lo sviluppo e il benessere del Paese.

Non bisogna dimenticare infatti che più del 90% del commercio mondiale transita sul mare e che il costo del trasporto di beni di consumo via mare rappresenta meno del 2% del prezzo di vendita.

L'avvio della riforma della navigazione, con l'istituzione del Registro Internazionale, seguita dall'introduzione della *tonnage tax* e delle altre misure che hanno consentito alle navi italiane di competere ad armi pari con l'agguerrita concorrenza internazionale, ha ottenuto una immediata risposta da parte degli armatori italiani con ingenti investimenti in nuove costruzioni e numerose iniziative di sviluppo.

Si è aperto un nuovo dialogo, che avvicina il nostro mondo a quello delle Istituzioni, facilitando anche la comunicazione al grande pubblico delle *performance* positive del nostro settore: esse rappresentano un risultato positivo dell'intero sistema Italia e sono il frutto di grande impegno e passione per il nostro lavoro, nonché della volontà di creare sinergie e condividere con i nostri interlocutori iniziative e progetti.

Trasporto di merci e passeggeri, formazione, turismo, lotta alla pirateria e misure per rafforzare la *security* sono solo alcuni degli esempi che dimostrano quanto il nostro sia un settore trasversale e importante per l'economia del Paese.

Tuttavia, per continuare a crescere puntando su un ulteriore rinnovo della flotta, l'armamento italiano avverte, da un lato la necessità di adottare anche in Italia nuovi strumenti finanziari che attirino sul settore mezzi finanziari finalizzati all'investimento di organizzazioni e di privati, quali ad esempio il *tax lease scheme* o i fondi navali; dall'altro, l'esigenza di poter contare su una semplificazione di procedure burocratiche che spesso rappresentano un grave freno allo sviluppo del settore.

Ecco perché abbiamo bisogno di un potere politico e governativo che ne sia cosciente, capace di colloquiare con le categorie produttive e di attuare politiche idonee di settore, nonché di una pubblica amministrazione in grado di svolgere al meglio le proprie competenze nel rendere operativi interventi e misure legislative. Già l'istituzione di un Vice Ministro dei trasporti con deleghe molto ampie in materia di navigazione marittima è stato un segnale positivo e sta dando buoni risultati. Occorre ora insistere sulla buona strada iniziata e rafforzare ancora l'Amministrazione in campo marittimo, coscienti del fatto che quello dell'economia del mare è un tema sul quale c'è sempre stata convergenza in Parlamento tra maggioranza e opposizione, entrambe memori delle grandi tradizioni della marineria italiana e decise a difenderla.

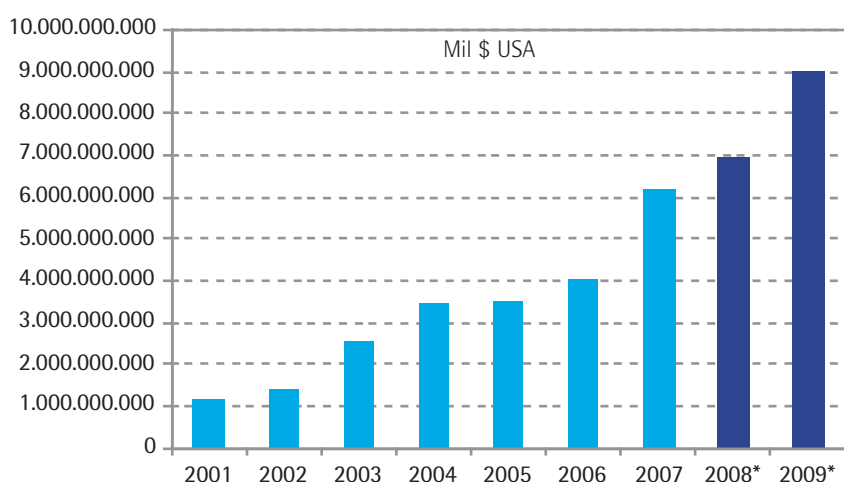




Navigazione e Finanza

Grazie ai massicci investimenti in nuove navi, alla conseguente movimentazione di ingenti risorse finanziarie, il settore armatoriale italiano è andato assumendo da qualche anno le dimensioni di un comparto industriale di primaria grandezza. Per questo tutta la grande filiera della finanza (banche, fondi, private equity, mercato borsistico) sta guardando oggi con un occhio diverso al mondo marittimo.

Gli investimenti navali dell'armamento italiano *Italian shipping naval investments*



*Proiezioni/Projections

Fonte/Source: stime Confitarma/Confitarma estimated data

Si prevede infatti che gli ordini di nuove navi da parte di imprese di navigazione italiane raggiungano nei prossimi anni i 6, 7 e 9 miliardi di dollari.

L'industria armatoriale si rivolge direttamente al sistema delle grandi banche italiane, per creare un rapporto nuovo: un'alleanza funzionale che non si limiti all'erogazione di finanziamenti, ma renda disponibili servizi e professionalità specializzati e di alto standard qualitativo, soprattutto in considerazione del fatto che ormai "l'industriale dell'armamento" punta a diventare un global operator, estendendo le sue competenze anche a terra, come terminal operator e, nel caso del crocierismo, come tour operator.

La difficoltà di reperire competenze specifiche nella gestione dell'investimento ed il carattere relativamente chiuso del mercato hanno determinato una certa "distanza" dei singoli investitori dalle società navali, precludendo, nella sostanza, a queste ultime l'accesso ad una fonte di finanziamento importante sul mercato italiano ed estero.

Mentre l'afflusso dei mezzi finanziari costituirebbe una risposta immediata all'esigenza di rinnovamento delle flotte, consentendo l'acquisizione di nuove navi e l'adeguamento agli standard di sicurezza e di tutela ambientale imposti dalla recente normativa europea.

Per questo, Confitarma sostiene che in Italia, sulla scia del successo riscontrato da strumenti finanziari simili già sperimentati in altri paesi, è opportuno introdurre soluzioni innovative, come i fondi comuni di investimento navale e il tax lease scheme.

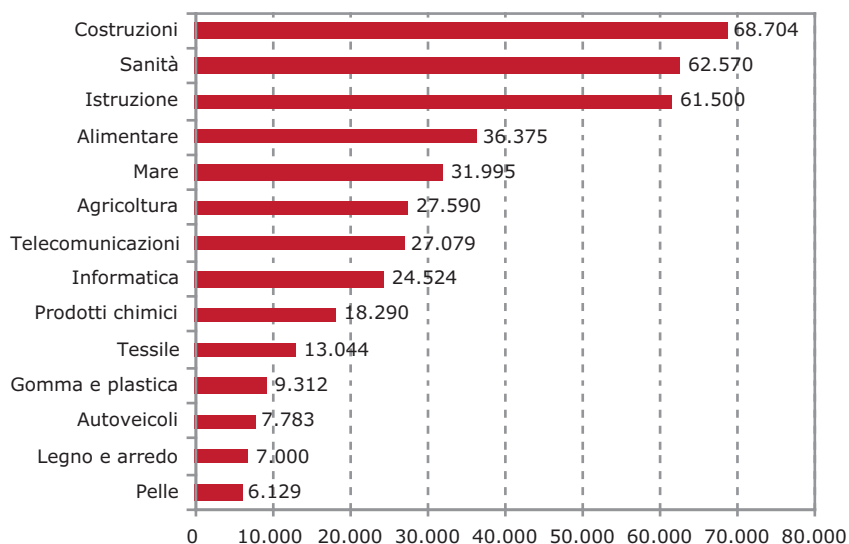
Ciò segnerebbe un passaggio decisivo dal tradizionale modello di finanziamento ipotecario a strumenti innovativi, capaci di coinvolgere un pubblico ampio di investitori e soggetti finanziari.



L'introduzione di una disciplina *ad hoc* per fondi comuni che investano principalmente o esclusivamente in navi ed in partecipazioni in imprese di navigazione, verrebbe incontro e consoliderebbe la sempre maggior attrattiva che il settore armatoriale suscita nell'economia italiana, sia rispetto agli operatori specializzati, sia rispetto ai singoli investitori, i quali non hanno avuto, fino ad oggi, concrete possibilità di veicolare i propri capitali verso società legate all'industria navale.

PIL dei principali settori economici

GDP main economic sectors

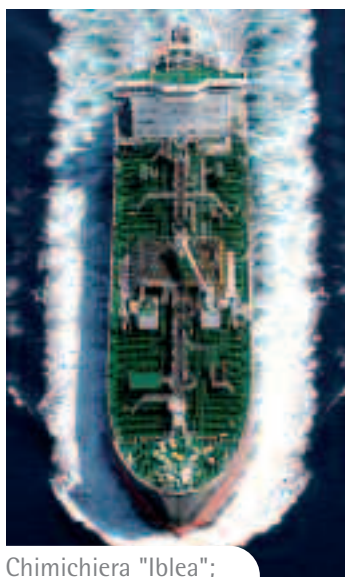


Fonte/Source: Federazione del mare/Censis, III Rapporto sull'economia del mare, Franco Angeli 2006

Alla stregua di quanto avviene nelle realtà estere maggiormente evolute ed in linea con quanto già previsto nel nostro ordinamento per altre categorie di investimento, sarebbe particolarmente utile la possibilità di istituire e gestire "fondi comuni di investimento navale", aventi particolari caratteristiche quanto all'oggetto dell'investimento, alla diffusione dei certificati di partecipazione presso il pubblico ed alla possibilità di contrarre debiti.

Si tratterebbe di uno strumento giuridico volto ad incentivare l'investimento in uno dei settori maggiormente interessanti e dinamici nel panorama economico italiano. Tramite la creazione di fondi comuni che investano in beni e partecipazioni strettamente legati all'industria navale si focalizza, infatti, l'attenzione degli investitori, specialmente se persone fisiche, su un'area di mercato già in passato oggetto di intervento da parte del legislatore, con l'ulteriore finalità di incentivare l'investimento finanziario da parte di privati risparmiatori e società. Il fondo comune di investimento navale si pone quindi come strumento attraverso cui facilitare l'afflusso di mezzi finanziari verso un settore che, per le proprie caratteristiche e per quelle degli operatori commerciali che vi operano è, fino ad oggi, rimasto a *latere* nella dinamica degli investimenti e dei finanziamenti da parte di privati. Il fondo comune di investimento navale costituisce, in sostanza, un vero e proprio "catalizzatore di investimenti", una sorta di connettore tra il mercato dei capitali (caratterizzato troppo spesso da un'eccessiva dispersione dell'investimento che si vuole effettuare, specie da parte dei piccoli risparmiatori) e l'industria navale (costantemente alla ricerca di nuove opportunità di crescita, non solo commerciale ma anche e soprattutto finanziaria).

I fattori di successo di un fondo navale sarebbero inoltre rappresentati, rispetto alla situazione attuale, dal trasferimento di taluni vantaggi fiscali già riconosciuti alle società navali in capo al singolo partecipante. La gestione dell'investimento sarebbe svolta, inoltre, in modo più efficiente, da soggetti muniti di comprovata esperienza nel settore di riferimento, con ciò valorizzando i beni apportati e/o acquisiti dal fondo e, indirettamente, la quota di partecipazione ad esso.



Chimichiera "Iblea";
Ca.Li.Sa. Spa



Va inoltre considerata la possibilità di beneficiare di maggior potere di acquisto, del quale generalmente dispongono i soggetti operanti a livello internazionale nel settore navale, che permetterebbe la realizzazione di significative economie di scala.

Per stimolare l'investimento in navi da parte di soggetti istituzionali e ridurre il costo degli investimenti navali, l'industria armatoriale avanza infine la proposta di introduzione nella nostra realtà giuridica del tax lease scheme, uno strumento esistente in altri Paesi europei, quali la Francia, la Spagna e il Regno Unito.

Peraltro, in una fase in cui i cantieri navali dei Paesi dell'Estremo Oriente (e della Corea del Sud in particolare) paiono prossimi alla saturazione della capacità produttiva, un ulteriore allargamento della domanda di nuove navi non potrà non rimettere in gioco anche la cantieristica nazionale ed europea che, dopo la fine delle politiche di sostegno comunitarie, ha sofferto non poco l'aggressiva concorrenza dei produttori orientali.

Prodotto e occupazione delle attività marittime

Production and employment of maritime activities

	Mil €	Unità di lavoro totali/ Total job units
Attività marittime industriali/Industrial maritime activities ⁽¹⁾	31.995	318.484
di cui/of wich:		
Trasporti marittimi/Maritime transports	15.684	86.306
Attività logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi/Services to shipping	4.468	43.534
Cantieristica navale/Shipbuilding	2.510	26.780
Pesca/Fishing	4.636	84.411
Nautica da diporto/Leisure boating ⁽²⁾	7.044	92.578
Attività marittime istituzionali/Institutional maritime activities	4.523	76.466
TOTALE/Total	36.518	394.950

¹ totale al netto delle duplicazioni

² incluso l'indotto turistico valutato in € 4,6 mld e 68.700 addetti

Fonte/Source: Federazione del mare/Censis, III Rapporto sull'economia del mare, Franco Angeli 2006

Dimensione e composizione della flotta

La flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2006 di 1.480 navi, per un totale di 13.144.608 tsl¹ (tonnellate di stazza lorda) così ripartite:

- oltre le 1.000 tsl: 713 navi, equivalenti a 12.895.551 tsl
- da 100 a 999 tsl: 767 navi, equivalenti a 249.057 tsl

Rispetto al 2005, si registra un aumento del 3% nel numero delle navi e dell'11% del tonnellaggio di stazza.

Le unità iscritte nel Registro internazionale italiano sono 567 per 11.703.530 tsl, pari all'89% della flotta mercantile di proprietà italiana. Quelle iscritte nel Registro ordinario sono 905 per 1.401.907 tsl, mentre le unità di proprietà italiana battenti temporaneamente bandiera estera (bareboat charter registration), sono ormai solo 8 per 39.211 tsl (tuttavia esse rappresentano un esempio di internazionalizzazione della nostra industria marittima: grazie al temporaneo cambio di bandiera, infatti, le nostre navi hanno la possibilità di penetrare mercati esteri, soprattutto quelli dei paesi in via di sviluppo, riservati unicamente alla bandiera locale).

¹ Unità superiori alle 100 tonnellate di stazza lorda. Ci sono poi 958 navi inferiori alle 100 tsl per 27.355 tsl



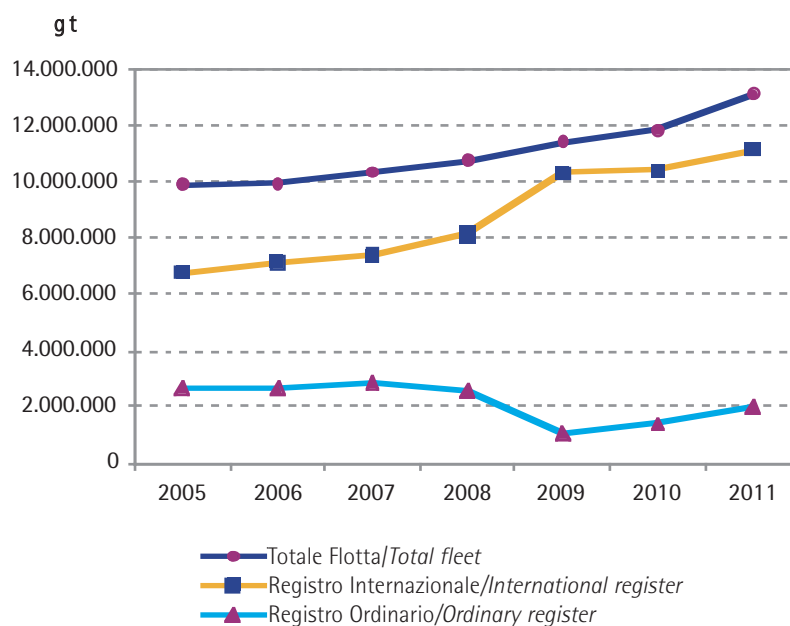
La flotta mercantile italiana
The Italian merchant fleet

	31-dic-06		31-dic-05		Var.% 2006/2005	
	N	000 gt	N	000 gt	N	gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO/Liquid cargo ships	294	3.743	286	3.556	3%	5%
Petroliere/Oil tankers	116	2.102	108	1.924	7%	9%
Gassiere/Gas tankers	43	353	43	368	0%	-4%
Chimichiere/Chemical tankers	102	1.253	103	1.229	-1%	2%
Altre cisterne/Other tankers	33	34	32	35	3%	-2%
NAVI DA CARICO SECCO/Dry cargo ships	204	5.551	188	4.771	9%	16%
Carico generale/General cargo	38	275	43	237	-12%	16%
Portacontaineri/Container ships	30	869	25	727	20%	20%
Portarinfuse/Bulk carriers	58	2.134	40	1.651	45%	29%
Traghetti/Ferries	78	2.273	80	2.156	-3%	5%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/Mixed and Passenger Ships	450	3.101	439	2.745	3%	13%
Crociera/Cruise ships	15	969	15	874	0%	11%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/Hovercraft, catamarans and fast unit	85	25	87	29	-2%	-15%
Traghetti/Ferries	217	2.055	214	1.808	1%	14%
Altre navi trasporto passeggeri/Other passengers ships	133	53	123	34	8%	56%
PORTARINFUSE POLIVALENTI/Obo carriers	2	65	2	65	0%	0%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/Auxiliary service ships	530	684	519	711	2%	-4%
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply vessels	307	127	299	126	3%	1%
Altri tipi di navi/Others	223	557	220	585	1%	-5%
TOTALE/Total	1.480	13.145	1.434	11.848	3%	11%

Navi di oltre 100 tsl/Ships of 100 gt and over

Fonte/Source: elaborazione Confitarma/Confitarma's estimate

Evoluzione della flotta mercantile italiana
Evolution of the Italian merchant fleet

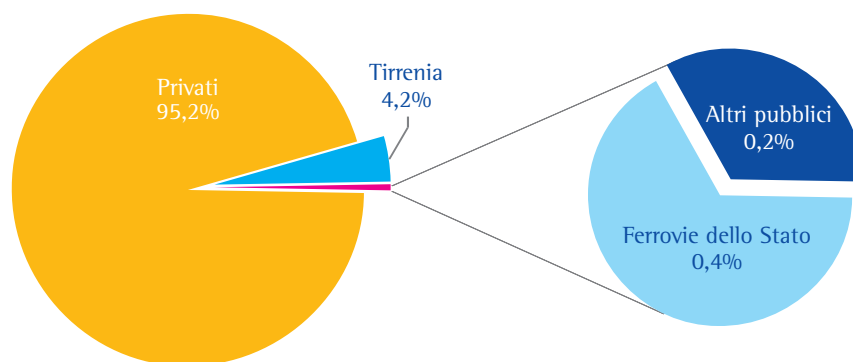


Fonte/Source: Confitarma



La componente della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato è pari a oltre il 95% del totale a fronte di una costante riduzione della quota facente capo a soggetti pubblici.

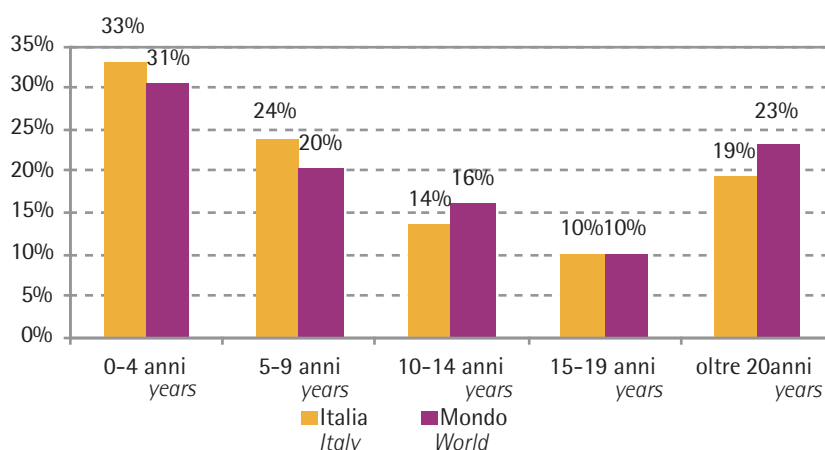
Armamento Italiano Ownership of the Italian fleet



Fonte/Source: Confitarma

La flotta italiana si conferma come una flotta giovane rispetto alla media mondiale: il 57% del naviglio ha meno di 10 anni ed il 33% ha meno di 5 anni.

Età della flotta italiana e mondiale Age of Italian and world fleet



Fonte/Source: Confitarma e Isl Bremen

Competitività della flotta italiana

Il lungo e complesso percorso legislativo che a partire dalla fine degli anni '90 ha ridato competitività alla flotta di bandiera italiana ha avuto come caposaldo l'introduzione del Registro Internazionale (con le successive modifiche di adattamento alle differenti realtà operative) e l'adozione del *Tonnage Tax System*.

Restano tuttavia ancora alcuni comparti ove è auspicabile promuovere incisive misure di intervento necessarie per meglio competere nei mercati domestici, ormai definitivamente liberalizzati e quindi aperti alla concorrenza europea.

Settori quali i servizi di linea in ambito regionale, il servizio marittimo di approvvigionamento *off-shore* ed il bunkeraggio, sono oggetto di attenta analisi a livello legislativo ed amministrativo al fine di individuare le misure più adatte a rilanciarne la competitività. D'altra parte, si rende ancor più necessaria la risoluzione dell'annosa questione legata alla presenza di servizi pubblici convenzionati su tratte di cabotaggio già ampiamente servite dall'armamento privato, con le conseguenti distorsioni della concorrenza. Al fine di migliorare la competitività della flotta italiana, la Commissione "Regole e Competitività", istituita il 14 febbraio 2006 e composta da rappresentanti dell'armamento, della pubblica amministrazione, nonché da giuristi esperti in diritto marittimo, ha portato avanti il suo compito di analisi delle normative marittime nazionali ed internazionali che, non essendo più adeguate alla realtà dei mercati marittimi, creano oneri eccessivi per le imprese.



Nonostante la cooperazione ricevuta, il numero delle segnalazioni e gli obiettivi fino ad ora raggiunti evidenziano la necessità di potenziare su questo tema l'apporto della pubblica amministrazione onde poter intervenire, in tempi compatibili con quelli dei mercati internazionali.

Particolarmente sentito è il problema dell'aggiornamento delle normative sulla certificazione, oltre che per motivi pratici anche per motivi di immagine, in quanto attualmente l'Italia è inserita nella zona grigia dell'IMO in relazione all'applicazione della normativa STCW (Standards of training, certification and watchkeeping).

Positivo è stato il rafforzamento della rappresentanza del Ministero degli Esteri, in particolare della Direzione Generale per gli Italiani all'Estero e le Politiche Migratorie.

Attività della Commissione Regole e Competitività

Rules and Competitiveness Commission Activities

	2006	2007
Segnalazioni ricevute	37	20
di cui:		
> con esito favorevole	12	3
> con esito negativo	4	
> in via di soluzione	21	14
presso > Parlamento	7	6
> Unione europea	3	-
> amministrazioni	11	6
> allo studio	2	1



Cisterna a doppio scafo "Futura"; Morfini Spa

Investimenti navali e rinnovamento della flotta

Nel periodo 1997-2006 sono state consegnate 475 unità per 6,5 milioni di tonnellate di stazza lorda, mentre alla fine del 2006 sono 43 le unità in costruzione in cantieri italiani o esteri.

E' opportuno ricordare che dalla fine del 2006 ai primi mesi del 2007 sono state ordinate 31 unità, di cui circa il 60% in cantieri dell'Estremo Oriente, per un investimento totale di oltre 2,200 milioni di dollari.

Nell'ambito della conversione del decreto-legge n. 4 del 2006 sulla pubblica amministrazione è stata rifinanziata la legge n. 88 del 2001 in materia di investimenti navali, sulla base dei cui incentivi, conformi alla normativa europea, molti armatori hanno ordinato navi nei cantieri italiani o europei prima del 2000, alcuni completati ultimamente, anche se mancanti della prevista copertura finanziaria statale.



Il rinnovamento della flotta italiana

Renewal of the Italian merchant fleet

	Navi consegnate dal 1997 al 2006			Navi in costruzione al 31/12/2006		
	Ships delivered between 1997 and 2006			Ships under construction as of 31/12/2006		
	N.	gt	%	N.	gt	%
NAVI DA CARICO LIQUIDO/Liquid Cargo Ship	146	2.506.708	67%	11	125.773	3,40%
Petroliere/Oil tankers	22	536.966	26%	2	3.000	0,10%
Gasiere/ Gas tankers	23	250.046	71%	2	7.700	2,20%
Chimichiere/ Chemical tankers	101	1.719.696	137%	7	115.073	9,20%
NAVI DA CARICO SECCO/Dry Cargo Ships	53	2.118.169	38%	2	47.486	0,90%
Carico generale/ General cargo	6	109.051	40%	1	9.286	3,40%
Portacontaineri/Container ships	4	158.057	18%	0	0	
Portarinfuse/ Bulk carriers	13	519.723	24%	0	0	
Traghetti/Ferries	30	1.331.338	59%	1	38.200	1,70%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/Mixed and Passenger Ships	99	1.660.848	54%	12	487.700	15,70%
Navi passeggeri/ Passenger ships	43	528.725	53%	3	224.200	22,60%
Traghetti/Ferries	56	1.132.123	55%	9	263.500	12,80%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/Auxiliary Service Ships	177	171.859	25%	18	10.026	1,50%
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply	67	58.830	46%	7	4.075	3,20%
Altri tipi di navi/Others	110	113.029	20%	11	5.951	1,10%
TOTALE/Total	475	6.457.584	49%	43	670.985	5,10%

Fonte/Source:Elaborazione Confitarma su dati RINA/Confitarma processing of Rina data

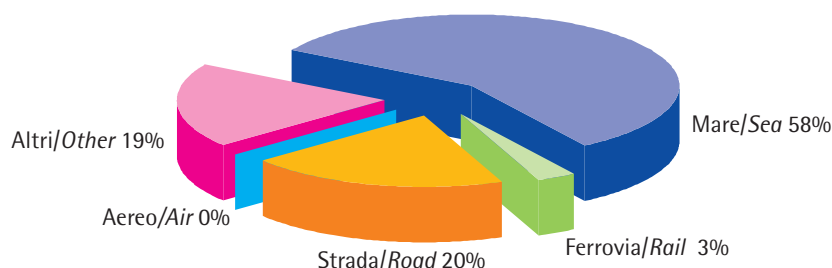
Commercio estero dell'Italia via mare

Il commercio estero dell'Italia mette in evidenza nel 2006 una condizione di stabilità per ciò che riguarda l'utilizzo della modalità mare, che con 230,3 milioni di tonnellate importate e 62,1 milioni di tonnellate esportate si assesta sul 58%, a fronte del 20% della modalità stradale.

Commercio estero dell'Italia nel 2006 per modalità di trasporto

Italian foreign trade by mode of transport

	import	%	export	%	totale	%
Mare/Sea	230,3	61%	62,1	45%	292,5	58%
Ferrovia/Rail	13,5	4%	4,0	3%	17,6	3%
Strada/Road	52,8	14%	51,9	38%	104,7	20%
Aereo/Air	0,3	0%	0,4	0%	0,7	0%
Altri/Other	78,2	21%	18,3	13%	96,6	19%
Totale/Total	375,1	100%	136,9	100%	512,0	100%



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISTAT/Confitarma processing of ISTAT data

Il 36% del commercio estero italiano interessa i paesi dell'Unione europea, per un totale di quasi 184 milioni di tonnellate. Di questi il 16% utilizza la via marittima (10% per le importazioni e 23% per le esportazioni). Il 49% degli scambi con l'Ue (circa 90 milioni di tonnellate) avviene invece utilizzando la modalità stradale.





Bilancia dei pagamenti

Nel corso del 2006 si conferma la forte proiezione marittima del commercio estero italiano: il volume complessivo delle transazioni internazionali relative al trasporto marittimo di merci e passeggeri è pari al 40% del totale interscambio di servizi di trasporto e si attesta su 12.322 milioni di euro, a fronte di 18.213 milioni di euro per l'insieme degli altri sistemi di trasporto.

Bilancia dei pagamenti dei trasporti marittimi

Balance of payment of Italian navigation

(milioni di euro)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Crediti							
Totale	4.624	4.298	4.480	4.499	5.187	4.715	4.706
Merci	2.211	1.979	1.865	1.939	2.157	2.391	2.351
Passeggeri	18	9	24	22	17	41	40
Servizi logistici ausiliari	2.395	2.310	2.591	2.538	3.013	2.283	2.316
Debiti							
Totale	6.137	5.611	6.009	6.294	7.616	7.068	7.616
Merci	3.430	3.058	3.165	3.341	4.147	4.508	4.870
Passeggeri	59	69	85	96	101	112	74
Servizi logistici ausiliari	2.648	2.484	2.758	2.856	3.368	2.448	2.672
Saldo							
Totale	-1.514	-1.312	-1.529	-1.795	-2.429	-2.353	-2.910
Merci	-1.219	-1.079	-1.301	-1.403	-1.990	-2.117	-2.519
Passeggeri	-41	-59	-62	-74	-85	-71	-34
Servizi logistici ausiliari	-254	-174	-167	-318	-354	-165	-357

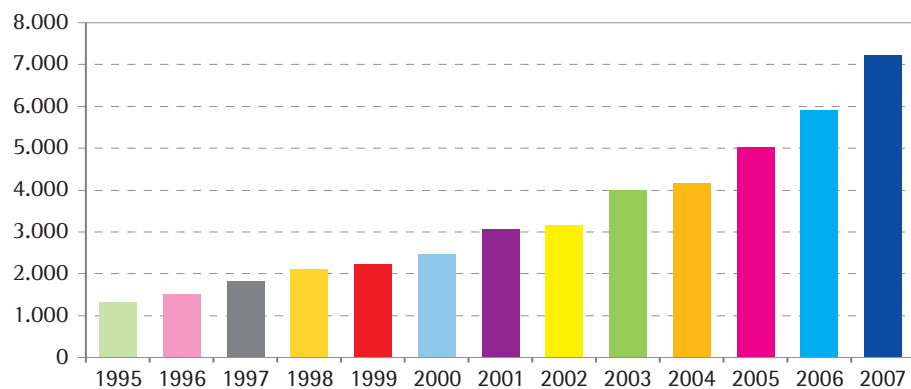
Fonte/Source: Banca d'Italia

Il turismo che viene dal mare

Nel 2006 sono stati quasi 6 milioni i croceristi movimentati nei porti italiani, con un aumento del 15,4% rispetto al 2005. Per il 2007 si prevede un ulteriore aumento del 27,9%. L'Italia si conferma quindi la prima destinazione crocieristica del Mediterraneo, superando di quasi il doppio la Spagna, che la segue con circa 4,5 milioni di passeggeri movimentati.

Movimento croceristi nei porti italiani

Cruise passengers in Italian ports



Fonte/Source: CEMAR

Secondo i dati del Rapporto "European Cruise Contribution", presentato a Bruxelles nel febbraio 2007, in Italia il comparto crociere impiega oltre 61.000 dipendenti e registra una spesa diretta pari a 2,5 miliardi di euro, di cui 1,2 miliardi destinati a investimenti per l'ampliamento e l'ammodernamento della flotta. Attualmente i cantieri navali italiani stanno lavorando alla costruzione di 16 delle 35 nuove navi da crociera in ordine alla fine del 2006, un dato pari al 42% della nuova

capacità e dei nuovi investimenti per il triennio 2007-2010. Tra le altre spese sostenute dal settore crocieristico italiano figurano 72 milioni di euro per commissioni alle agenzie viaggi nazionali, 69 milioni di euro per merci fornite da aziende alimentari nazionali, 73 milioni di euro per beni non durevoli di produzione italiana (ad esempio carburanti e vernici), 37 milioni di euro per beni metallici e macchinari e, infine, 79 milioni di euro per servizi finanziari e aziendali a livello nazionale.

Nel 2005 gli italiani ad andare in crociera sono stati mezzo milione. Nei porti della penisola si sono imbarcati quasi 1 milione di passeggeri, che hanno sostenuto una spesa diretta di 250 milioni di euro (oltre il 56% del totale della spesa sostenuta dai passeggeri in Italia) in biglietti aerei, tasse portuali, sistemazioni alberghiere, cibi e bevande, escursioni ed altri acquisti. Nei porti italiani sono transitati oltre 3 milioni di passeggeri, con una spesa media di 73 euro *pro capite* per ogni scalo.

Il 75% del traffico passeggeri totale è stato registrato nei cinque maggiori porti di scalo italiani: Civitavecchia, Venezia, Napoli, Savona, Livorno.

Mentre il turismo italiano terrestre ha registrato un periodo di stagnazione e la perdita di alcune posizioni rispetto a paesi concorrenti palesemente dotati di inferiori risorse paesaggistiche, archeologiche, artistiche e culturali, il settore delle crociere, grazie a fattori quali la sicurezza, l'efficienza e la qualità ha ottenuto un grande successo. Sulla base di tali considerazioni, il 19 ottobre 2006 il vice presidente del Consiglio, Francesco Rutelli, e il presidente della Confederazione Italiana Armatori, Nicola Coccia, hanno firmato un'intesa per sfruttare le opportunità generate dal turismo marittimo e crocieristico, al fine di

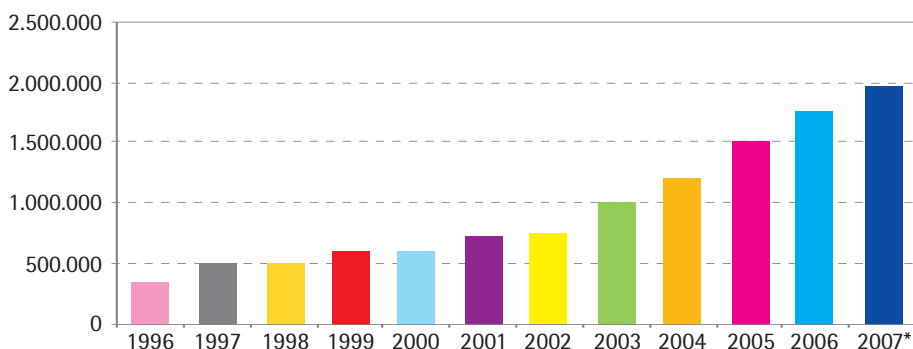
favorire un rilancio globale del mercato turistico italiano. Con tale intesa, l'industria armatoriale si candida a contribuire al rilancio del turismo italiano, sulla base dell'esperienza specifica maturata nel mondo delle crociere. La navigazione di crociera, e in parte quella che utilizza navi traghetto, è l'unica ad aver sperimentato e messo in pratica con successo (in Mediterraneo, ma specialmente lungo le coste e nelle città d'arte italiane) forme di turismo stagionalizzato: negli ultimi quattro anni le crociere invernali sono più che raddoppiate.



Ferry-cruise "Coraggio"; Grimaldi Holding Genova

La destagionalizzazione nel turismo crocieristico

Cruise tourism during winter season



* Previsioni

Fonte/Source: CEMAR

Inoltre, le compagnie che gestiscono navi da crociera e navi traghetto applicano alla loro gestione forme avanzate di organizzazione e commercializzazione del





Traghetto "Cartour Beta"; Caronte & Tourist Spa

prodotto, con penetrazione sui mercati internazionali e costruzione di pacchetti di offerta finalizzati allo sfruttamento integrato di più prodotti e più destinazioni; sono inoltre presenti sui mercati internazionali in modo capillare.

Di fatto, le compagnie di navi da crociera realizzano un vero e proprio marketing territoriale delle aree in cui le loro navi scalano, favorendo l'aggregazione di competenze, garantiscono al turista *standard* di eccellenza quanto a qualità, affidabilità e sicurezza, con sistemi complessi di vigilanza e di protezione dell'utente, sia a bordo che a terra. A ciò si aggiunge il fatto che tali compagnie sono presenti nelle grandi manifestazioni turistiche, dove *i tour operator* determinano i flussi e la costruzione dei pacchetti turistici integrati.

Anche i porti giocano un ruolo fondamentale nello sviluppo del turismo che viene dal mare, poiché appare sempre più evidente l'importanza che i *terminal* crocieristici assicurino la continuità degli *standard* di qualità oggi offerti a bordo delle moderne navi da crociera. È necessario quindi che in tempi brevi anche la portualità compia uno sforzo, soprattutto in termini organizzativi, perché possano essere raggiunti risultati significativi al riguardo.

Il Libro verde sulla futura politica marittima dell'Unione europea, presentato dalla Commissione europea nel giugno 2006 per aprire un ampio dibattito sul tema, per la prima volta evidenzia la rilevanza del turismo che viene dal mare. Con l'intesa siglata il 19 ottobre 2006, Confitarma si rende disponibile a ideare e a fornire strumenti innovativi come contributo per il rilancio del turismo italiano, impegnandosi a trasferire all'Osservatorio Nazionale del Turismo dati puntuali sull'evoluzione, i risultati e i *trend* tendenziali del traffico passeggeri (crociere, traghetti e altri), con estensione alla grande nautica da diporto.

Con l'adesione di Royal Caribbean nel 2006, che si aggiunge agli altri gruppi armatoriali che operano nel settore del turismo via mare, Confitarma rappresenta oggi i maggiori gruppi crocieristici e di trasporto passeggeri operanti in Italia.

L'impatto dell'industria crocieristica sulle economie dei principali Paesi europei

Cruise industry impact on major European countries economies

(milioni di euro)	Finlandia	Francia	Germania	Italia	Spagna	UK
Spesa diretta	621	536	1.073	2.501	683	1.686
Remunerazione totale	371	310	725	1.810	422	1.457
Valore delle commesse per la costruzione di nuove navi transoceaniche per il triennio 2007-2010	2.628	4.064	4.024	7.919		
Dipendenti totali	10.205	7.625	19.969	61.445	13.940	37.319

Fonte/Source: "European Cruise Council", febbraio 2007



La rete marittima, i porti e la logistica

Programma Nazionale di Sicurezza Marittima

Il 27 aprile 2007 il CISM – Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima, ha approvato il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali (PNSM), frutto di un lungo lavoro di elaborazione svoltosi nel corso del 2006, in collaborazione con il gruppo di lavoro CSO (*Company Security Officers*) di Confitarma. Tale programma rappresenta lo strumento operativo e normativo per attuare in Italia i contenuti dell'ISPS Code e dei Regolamenti comunitari in materia di *maritime security*.

La prima stesura del PNSM, infatti, assimilava la realtà marittima portuale a quella aeroportuale, con conseguenti gravi ripercussioni sull'intero sistema dei traffici marittimi. Su istanza del mondo armatoriale, il PNSM è stato adeguato in base al principio del *risk-assessment*, secondo le linee guida internazionali. Le disposizioni del testo definitivo del nuovo PNSM pertanto non comportano un particolare impatto sugli assetti organizzativi e procedurali già implementati dalle compagnie di navigazione.

Autostrade del Mare

Le linee marittime che soddisfano la definizione di "autostrada del mare" presentano a maggio 2007 un'offerta settimanale complessiva di 445 partenze per oltre 750.000 metri lineari, con un aumento rispettivamente del 14% e del 13% rispetto allo stesso periodo del 2006.

L'aumento è dovuto soprattutto all'aumento di servizi di trasporto ro-ro verso porti esteri e, in misura minore verso la Sicilia, mentre la Sardegna registra una leggera flessione dovuta alla soppressione di alcune linee dell'armamento pubblico.

Servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia

Ro-Ro services to Sicily

Origine/ Origin	Destinazione/ Destination	Viaggi A/R settimanali Weekly round trip	M.I. settimanali Weekly linear meters
Civitavecchia	Catania	2	10.000
Civitavecchia	Palermo	6	24.600
Civitavecchia	Termini Imerese	3	10.200
Genova	Catania	2	10.000
Genova	Palermo	6	24.000
Genova	Termini Imerese (via Napoli 1)	5	17.000
Livorno	Catania	1	2.600
Livorno	Palermo	3	12.000
Livorno	Trapani	3	7.800
Napoli	Catania	7	28.560
Napoli	Palermo	14	57.400
Napoli	Termini Imerese	1	3.400
Palermo	Cagliari	1	2.040
Ravenna	Catania	3	9.600
Salerno	Messina	18	75.600
Salerno	Palermo	2	9.000
Trapani	Cagliari	1	2.040
TOTALE/Total		78	305.840
Direttrici/Routes	17		
Linee/Lines	19		
	Totale/Total 1999		117.800
	Numero TIR (annuo)		834.109
	Numero Semirimorchi (annuo)		1.019.467

Fonte/Source: Confitarma



Servizi di trasporto ro-ro per la Sardegna

Ro-Ro services to Sardinia

Origine/ Origin	Destinazione/ Destination	Viaggi A/R settimanali Weekly round trip	M.I. settimanali Weekly linear meters
Civitavecchia	Arbatax	2	4.080
Civitavecchia	Cagliari	7	14.280
Civitavecchia	Olbia	7	23.800
Genova	Arbatax	2	6.800
Genova	Cagliari	5	13.830
Genova	Olbia	3	10.200
Genova	Porto Torres	14	51.800
Livorno	Cagliari	3	10.800
Livorno	Cagliari	2	6.900
Livorno	Golfo Aranci	7	7.000
Livorno	Olbia	13	44.800
Napoli	Cagliari	1	2.040
Palermo	Cagliari	1	2.800
Piombino	Olbia	12	54.000
Trapani	Cagliari	1	2.800
TOTALE/Total		80	255.930
Direttrici/Routes	15		
Linee/Lines	19		
	Totale/Total 1999		118.200
	Numero TIR (annuo)		697.991
	Numero Semirimorchi (annuo)		853.100

Fonte/Source: Confitarma

Servizi di trasporto ro-ro internazionali

Ro-Ro international services

Origine/ Origin	Destinazione/ Destination	Viaggi A/R settimanali Weekly round trip	M.I. settimanali Weekly linear meters
Bari	Durazzo	9	15.760
Catania	Malta	4	20.000
Civitavecchia	Barcellona	6	22.800
Civitavecchia-Catania	Malta	2	10.000
Civitavecchia	Tolone	3	13.500
Civitavecchia	Tunisi	2	8.500
Genova	Barcellona	7	28.000
Genova-Catania	Malta	2	10.000
Genova	Tunisi (via Malta)	3	12.000
Livorno	Barcellona	3	13.500
Livorno	Bastia	7	6.300
Livorno	Valencia	1,5	5.400
Livorno	Tarragona	2	4.000
Palermo	Tunisi	2	9.000
Salerno	Malta-Tripoli	1	1.800
Salerno	Valencia	3	11.400
Savona	Bastia	7	6.300
TOTALE/Total		64,5	198.260
Direttrici/Routes	17		
Linee/Lines	19		
	Totale/Total 1999	25	30.000
	Numero TIR (annuo)		540.709
	Numero Semirimorchi (annuo)		660.867

Fonte/Source: Confitarma





I collegamenti internazionali offrono settimanalmente al traffico marittimo non obbligato 130 partenze e circa 200.000 metri lineari e nel corso dell'ultimo anno hanno registrato un aumento del 25%. I collegamenti verso la Sicilia hanno invece registrato un incremento del 15% in termini di metri lineari offerti.

Nel corso del 2006, al fine di incentivare le autostrade del mare, l'industria armatoriale ha sostenuto la necessità di dare avvio al cosiddetto ecobonus, sul modello adottato dalla Regione Sicilia. Il 29 marzo 2006 il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha approvato un regolamento per la definizione delle modalità di ripartizione ed erogazione dei fondi per l'innovazione del sistema dell'autotrasporto di merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell'intermodalità, con particolare riferimento alle autostrade del mare, nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo, per i processi di ristrutturazione aziendale, per l'innovazione tecnologica e per interventi di miglioramento ambientale. Tale provvedimento prevede la ripartizione tra le imprese di autotrasporto di 250 milioni di euro, quale incentivo allo sviluppo delle Autostrade del Mare. L'aiuto agli autotrasportatori ammonta al 25% del costo del trasporto sulle rotte delle autostrade del mare già operative ed al 30% del costo del trasporto sulle nuove rotte.

Il contributo, pensato quale premio per i costi esterni evitati attraverso l'utilizzo dell'intermodalità strada-mare, è quindi destinato agli autotrasportatori che abbiano la possibilità di sostituire una parte del percorso stradale con una tratta marittima alternativa, in tal modo optando per la "scelta del mare", ritenuta a livello europeo ambientalmente più sostenibile. Infatti, come emerge dallo studio condotto dagli "Amici della Terra" nel 1999-2000 (in corso di aggiornamento), preso a riferimento nella legge istitutiva dell'ecobonus per l'analisi economica sottostante al provvedimento normativo, attraverso l'utilizzo delle Autostrade del Mare si possono raggiungere sensibili diminuzioni dei costi esterni, valutate in 133,21 euro per 100 km di strada evitati.

Il tanto atteso provvedimento, ad oggi non ancora operativo, consentirebbe di togliere giornalmente dalle nostre strade una coda di TIR della lunghezza di circa 120 chilometri, vale a dire una colonna viaggiante pari all'intero tratto autostradale Firenze-Bologna, con evidenti benefici anche in termini di riduzione dei costi sociali legati all'incidentalità ed all'inquinamento. Successivi provvedimenti hanno definito l'elenco delle rotte esistenti incentivabili, nonché i criteri per l'individuazione delle nuove rotte sulle quali si potrà usufruire dell'ecobonus. I collegamenti da e verso la Sardegna sono esclusi, ad eccezione di quelli che prevedono un collegamento tra due porti sardi, anche nell'ambito di un servizio verso il continente.



Andamento dei traffici portuali

Nel 2006, il movimento di contenitori nei porti italiani registra un aumento di circa il 2,7% per un totale di 9,9 milioni di teu. Gli incrementi maggiori si registrano nei porti del sud (Taranto, Napoli, Cagliari), mentre Gioia Tauro registra una riduzione del 7%.

Il traffico di container nei principali porti italiani

Movement of containers in italian ports

PORTI/Ports	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variazione Variation% 2006/2005	Variazione Variation% 2005/2004
Gioia Tauro	2.372.000	2.653.000	2.488.000	2.954.000	3.081.000	3.261.000	3.161.000	2.938.200	-7%	-3,10%
Genova	1.234.000	1.501.000	1.527.000	1.531.000	1.606.000	1.628.600	1.625.000	1.657.100	1,97	-0,22%
La Spezia	802.000	910.000	975.000	975.000	1.006.600	1.040.000	1.024.000	1.120.000	9,37%	-1,54%
Taranto	-	-	186.000	471.000	658.000	763.300	716.900	892.300	24,46%	-6,10%
Livorno	458.000	519.000	521.000	547.000	593.000	638.600	658.400	657.600	-0,12%	3,10%
Cagliari	26.000	37.000	29.000	47.000	313.900	525.000	639.000	726.100	13,63%	21,71%
Salerno	238.000	276.000	321.000	375.000	417.000	411.600	418.200	358.000	-14,39%	1,60%
Napoli	309.000	397.000	430.000	446.000	433.300	347.500	373.700	445.000	19,08%	7,54%
Venezia	200.000	218.000	246.000	262.000	284.000	290.900	290.000	316.641	9,18%	-0,31%
Trieste	185.000	206.000	201.000	185.000	120.400	178.000	201.300	215.500	7,05%	13,10%
Ravenna	173.000	181.000	158.000	161.000	160.000	169.400	168.600	162.100	-3,85%	-0,47%
Savona	25.000	37.000	50.000	55.000	53.500	83.900	219.900	231.500	5,27%	0,01621
Ancona	46.000	84.000	90.000	94.000	75.800	65.100	64.200	73.900	15,11%	-1,38%
Altri (*)	102.000	124.000	131.000	156.000	148.000	125.000	104.000	79.818	-23,25%	-16,80%
TOTALE/Total	6.170.000	7.143.000	7.353.000	8.260.000	8.950.200	9.527.900	9.664.200	9.873.759	2,17%	1,43%

(*) Civitavecchia, Trapani, Bari, Catania, Palermo, Marina di Carrara, Brindisi, Savona fino al 2003.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su fonti varie/Confitarma processing of various sources

Lavoro portuale

A febbraio 2006 si è svolta l'udienza per l'esame dei ricorsi presentati al Consiglio di Stato contro la sentenza del TAR Lazio che, all'inizio del 2004, aveva sancito l'applicabilità ai soli lavoratori portuali temporanei del contratto nazionale di cui all'art. 17, comma 13, della legge n. 84 del 1994, escludendone pertanto l'applicazione ai lavoratori dipendenti delle altre imprese portuali, nonché delle società di navigazione operanti in regime di autoproduzione.

Nel mese di giugno 2006 il Consiglio di Stato ha emesso quattro sentenze conformi sulla materia, confermando la decisione del TAR Lazio e precisando altresì che la stipula del contratto unico dei porti non ha rispettato le disposizioni della legge n. 84 del 1994, in quanto non è stata invitata a partecipare alla trattativa la rappresentanza dell'utenza portuale e quindi non è stata rispettata la disposizione contenuta nel comma 13 del citato art. 17. In data 31 luglio 2006 il Ministero dei Trasporti ha poi emanato una circolare con la quale ha invitato le Autorità portuali e marittime ad adeguare i propri provvedimenti conformandosi alle sentenze del Consiglio di Stato.

Al momento non risulta che le predette Autorità abbiano dato seguito alle disposizioni ministeriali, rivendicando sulla materia una propria autonomia amministrativa. Peraltro, il recente confronto svoltosi presso il Ministero del Lavoro tra organizzazioni sindacali e associazioni delle imprese portuali terminaliste ha evidenziato l'esigenza di apportare, in fase di revisione della Legge n. 84 del 1994, modifiche al contenuto dell'art. 17, in modo da neutralizzare gli effetti delle sentenze emesse dal Consiglio di Stato.





Riforma della Legge n. 84/1994

Con l'apertura della nuova legislatura sono stati presentati alla Commissione VIII del Senato cinque disegni di legge di riforma della legge n. 84 del 1994 sull'ordinamento portuale. Contemporaneamente il Ministero dei Trasporti ha assunto una iniziativa sulla materia, volta a predisporre un disegno di legge di fonte governativa che sarà probabilmente presentato nel corso dell'iter parlamentare di riforma della legge.

In tale contesto assume particolare rilievo l'accordo interassociativo sottoscritto nel mese di aprile 2007 da Confitarma, Assoport, Fedarlinea, Federagenti e le associazioni nazionali rappresentative dei servizi tecnico-nautici, con il quale sono state concordemente individuate delle proposte di modifica dell'art. 14 della legge, che si spera possano essere prese a riferimento dal Governo nel suo progetto di legge.

Proposta di Direttiva europea sull'accesso al mercato dei servizi portuali

Nel mese di gennaio 2006 il Parlamento europeo ha respinto per la seconda volta la proposta di Direttiva della Commissione sull'accesso al mercato dei servizi portuali, costringendo in data 8 marzo 2006 la stessa Commissione a ritirarla definitivamente. Questa seconda bocciatura ha evidenziato l'opportunità di abbandonare il progetto di Direttiva, vagliando altre possibili soluzioni normative che possano comunque orientare la politica del settore.

In tale contesto, a seguito della Conferenza ESPO (*European Sea Ports Organisation*) tenutasi a Stoccolma nel giugno 2006, si è avviato un dibattito sulla futura politica portuale dell'Unione da cui è scaturita la decisione della Commissione europea di organizzare insieme all'ESPO una serie di conferenze su alcuni temi chiave (finanziamenti ai porti, sviluppo portuale sostenibile, lavoro portuale e servizi tecnico-nautici, porti e catena di trasporto, connessione con l'*hinterland*, competitività dei porti europei). Le Conferenze sono state sei, l'ultima delle quali si è svolta ad Helsinki il 10 maggio 2007. Al termine di queste conferenze la Commissione ha deciso di predisporre un documento sulla politica dei porti europei, nel quale verranno indicate le linee di indirizzo che si intenderanno seguire sulla materia nei prossimi mesi.



Rimorchiatore "Svezia"; Rimorchiatori Riuniti Spa



Rimorchio portuale

Assume particolare rilevanza politica il rientro in Confitarma delle società di rimorchio che nel corso dell'anno 2004 avevano interrotto il loro rapporto associativo con la Confederazione. Dopo una lunga e complessa trattativa, nel mese di giugno 2006 hanno di nuovo presentato domanda di adesione le aziende del settore associate all'Assorimorchiatori. Successivamente, nel mese di marzo 2007, anche le restanti società aderenti a Federimorchiatori, hanno fatto analoga richiesta.

Le basi politiche che hanno favorito il rientro di queste aziende, ricreando le condizioni per un dialogo costruttivo, si possono far risalire ai contenuti del documento sulle linee strategiche di politica portuale approvate dal Consiglio confederale il 14 dicembre 2005, ove in particolare si privilegia la concertazione con le Associazioni rappresentative dei servizi tecnico-nautici, riducendo al minimo la conflittualità, ferma restando l'autonomia nella tutela degli interessi dell'armamento utente di tali servizi.

L'invito ad intrattenere rapporti interassociativi più distesi non solo ha favorito il rientro del settore di rimorchio ma ha anche migliorato le relazioni di Confitarma con il Ministero dei Trasporti in questo specifico settore. Nel mese di giugno 2006, il Ministero dei Trasporti, a conclusione della prima verifica dei criteri e dei meccanismi tariffari del servizio di rimorchio fissati nel 2003, ha provveduto con apposita circolare a comunicare alcuni aggiornamenti sulla materia, volti in particolare a garantire una maggiore trasparenza dei dati gestionali e del procedimento di verifica tariffaria. Nel mese di febbraio 2007 lo stesso Ministero, con un'ulteriore circolare, allo scopo di dirimere alcune incertezze interpretative, ha fornito ulteriori indicazioni sulla corretta applicazione dei predetti criteri.

Pilotaggio portuale

Nel mese di dicembre 2006, il Ministero dei Trasporti ha dato istruzioni alle Autorità marittime per l'applicazione delle tariffe del servizio di pilotaggio svolto dai piloti nei porti nazionali, valide per il biennio 2007/2008.

Dopo una lunga istruttoria, svoltasi in sede ministeriale, alla quale hanno partecipato tutte le associazioni nazionali rappresentative degli utenti e degli erogatori del servizio, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto e Assopporti, sono state individuate le variazioni tariffarie da applicare ai singoli porti, variazioni che hanno comportato, su base nazionale, un incremento medio ponderato biennale del 2,4%.

In occasione del rinnovo tariffario, allo scopo di incentivare la modalità di



trasporto delle merci via mare (Autostrade del Mare, Short Sea Shipping), sono state determinate tariffe specifiche per le navi traghetto ro-ro merci e miste, progettate e costruite per il trasporto di veicoli, in collegamento con un porto comunitario continentale, nonché con la Sicilia e la Sardegna. Si è inoltre proceduto all'abbattimento da 0,90 a 0,87 del coefficiente correttivo di stazza per le navi traghetto merci, introdotto nel 1994 a seguito dell'adozione del sistema di stazzatura internazionale espresso in GT. Inoltre con riferimento al *Pilotage Act* (l'Accordo interassociativo siglato nel 2005 sulla riforma del sistema pensionistico dei piloti), sono state assunte iniziative a livello politico al fine di dare ad esso rapida attuazione legislativa. Ciò anche in considerazione del fatto che non comporta spese a carico dello Stato.

Ormeggio e battellaggio

Nel mese di dicembre 2006 il Ministero dei Trasporti ha disposto l'aggiornamento delle tariffe dei servizi di ormeggio e battellaggio svolti nei porti nazionali dai gruppi ormeggiatori e battellieri.

Le variazioni tariffarie individuate porto per porto valide per il biennio 2007/2008, hanno comportato un incremento medio nazionale del 2,98% dopo tre anni di vigenza della tariffa. Nell'ambito dell'istruttoria ministeriale si è data inoltre attuazione agli impegni assunti nel precedente rinnovo, procedendo alla verifica di alcuni parametri della formula tariffaria del servizio. Tale verifica ha comportato l'inserimento di modifiche volte a premiare l'operativa piuttosto che la mera disponibilità al servizio.

E' stato altresì introdotto un tetto massimo alle 72 ore settimanali e riconfermata l'invarianza della tariffa per le navi rientranti nel progetto delle Autostrade del Mare.

Agenti Raccomandari Marittimi

Il Ministero dei Trasporti ha emanato nel mese di marzo 2007 il decreto contenente le tariffe di raccomandazione marittima valide per il biennio 2007/2008.

Con tale decreto è stato riconosciuto un adeguamento tariffario del 4% e sono state introdotte alcune importanti modifiche, volte ad eliminare alcune perplessità interpretative sull'applicazione del compenso spettante al raccomandatario che svolge funzioni di coordinatore nelle procedure dell'ISPS Code, evidenziando che tale compenso spetta esclusivamente al raccomandatario che su richiesta dell'armatore predispone le misure necessarie a dare concreta attuazione al piano di sicurezza.



Anchor Handling tug supply vessel "Asso Ventitre"; Augusta Off-shore Spa





I porti nella legge Finanziaria 2007

La legge n. 296 del 27 dicembre 2006 (finanziaria 2007) ha previsto alcune importanti disposizioni in materia di porti, che devolvono a favore delle Autorità portuali il gettito della tassa erariale e portuale sulle merci e della tassa di ancoraggio, riscosse nei porti rientranti nella circoscrizione territoriale di competenza. Per completare il progetto di autonomia finanziaria delle Autorità portuali è stato altresì previsto che con decreto interministeriale verrà determinata una quota dei tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da devolvere in modo strutturale a loro favore. E' stato inoltre previsto lo sblocco del tetto imposto alle Autorità portuali dalla precedente legge finanziaria 2005 agli investimenti per le infrastrutture. Sono stati altresì introdotti alcuni emendamenti all'art. 5 della legge n. 84 del 1994, con i quali si è inteso dare una risposta per sbloccare i progetti di dragaggio dei fondali nei porti. E' comunque necessario a tal fine che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare adotti un apposito decreto per individuare specifiche metodologie e criteri per le analisi del materiale di risulta, decreto che al momento non risulta ancora essere stato emanato. Infine, è stata prevista anche a favore delle Autorità portuali la facoltà di applicare addizionali su tasse, canoni e diritti per compiti di vigilanza e per servizi di sicurezza previsti nei piani di sicurezza portuali.



La navigazione internazionale e i traffici marittimi

Commercio mondiale e traffici marittimi

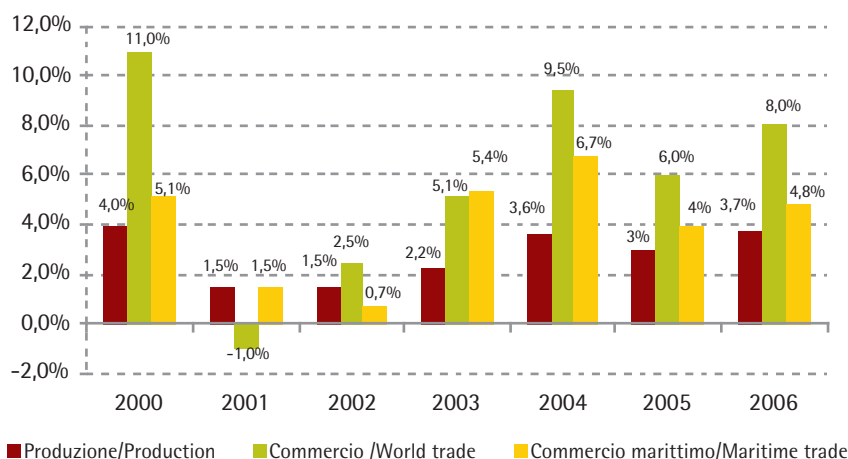
Il 2006 registra una notevole crescita dell'economia mondiale ed una vigorosa espansione dei traffici.

Il Prodotto Interno Lordo aumenta del 3,7% con andamenti positivi generalizzati, in gran parte attribuibili alla ripresa economica di Europa e Giappone, che registra *trend* più positivi del previsto; l'economia degli Stati Uniti si mantiene su livelli di espansione sostenuti, mentre le economie di Cina e India proseguono nel loro *record* di crescita. Le previsioni di crescita sono confermate anche dai risultati registrati nei primi mesi del 2007.

La generale situazione positiva dell'economia influisce anche sull'espansione del commercio mondiale, che nel 2006 registra un aumento dell' 8% rispetto al 6% del 2005. L'Europa vede una notevole crescita sia delle esportazioni che delle importazioni, con le quali si affianca alla notevole espansione dei traffici cinesi e delle altre economie emergenti, in particolare quelle dell'area asiatica.

Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo

Production, world trade and maritime trade



Var. % rispetto all'anno precedente

Fonte/Source: WTO e Fearnleys

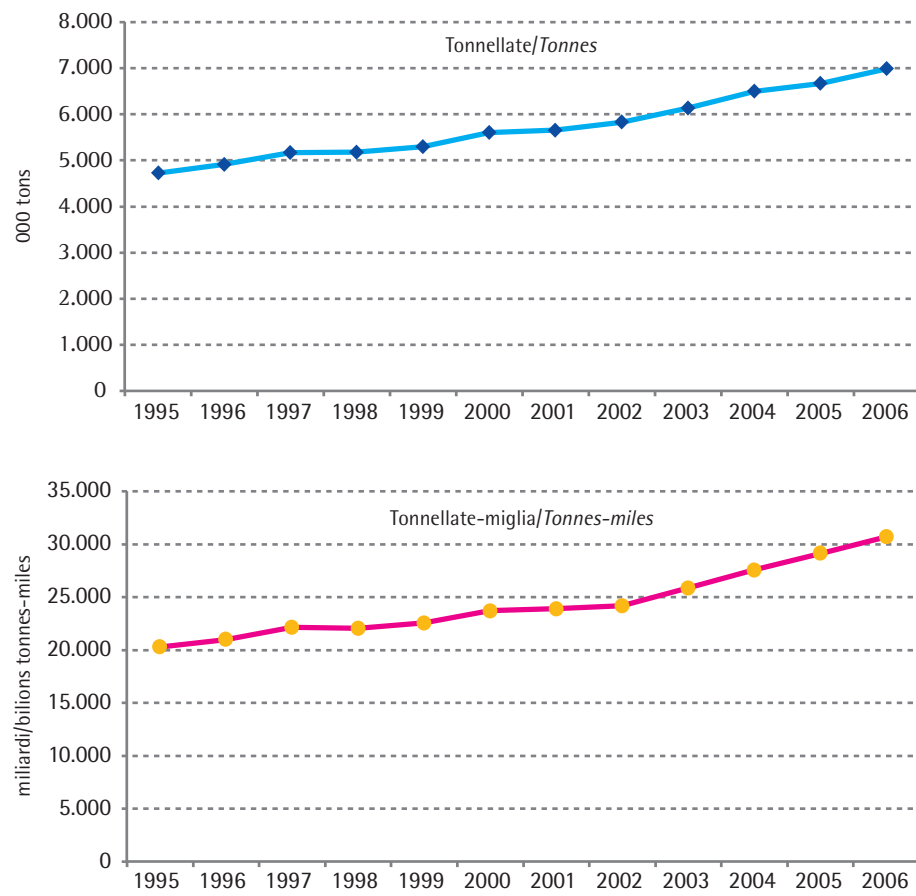
Con un volume di merci trasportate pari a quasi 7 miliardi di tonnellate, il traffico marittimo mondiale registra nel 2006 un aumento del 4,8%, più elevato di quello riscontrato nell'anno precedente. La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita sia dalla quantità sia dalle distanze, è pari a 30.686 miliardi di tonnellate-miglia e registra un aumento del 5,5% rispetto al 2005. I carichi trasportati sono per il 33,4% petrolio greggio e prodotti petroliferi, il 27,4% le principali materie prime solide (minerali di ferro, carbone e grano), l'1,5% le altre *dry bulk* commodity ed il restante 37,7% è rappresentato da carichi generali, merci in *ro-ro cargo* e in portacontaineri. Queste ultime registrano una crescente tendenza ad acquisire sempre più quote di mercato: nel 2006 i carichi containerizzati rappresentano il 13% di tutto il traffico marittimo.



Nave portacontaineri "Ital Universo"; Italia Marittima Spa

Traffico marittimo mondiale

World seaborne trade



Fonte/Source: Fearnleys Review

Flotta mondiale

A fronte dell'aumento della domanda di trasporto via mare, nel 2006 la flotta mondiale registra il suo massimo storico e supera il miliardo di tonnellate come capacità di carico con un ulteriore incremento del 7%. L'aumento della capacità in Teu (Transport Equivalent Unit) è pari al 14,9%.

Secondo le statistiche del *Lloyd's Register* al 31 dicembre 2006 la consistenza della flotta mondiale è di 721,9 milioni di tonnellate di stazza e di 1.014,6 milioni di tonnellate di portata.

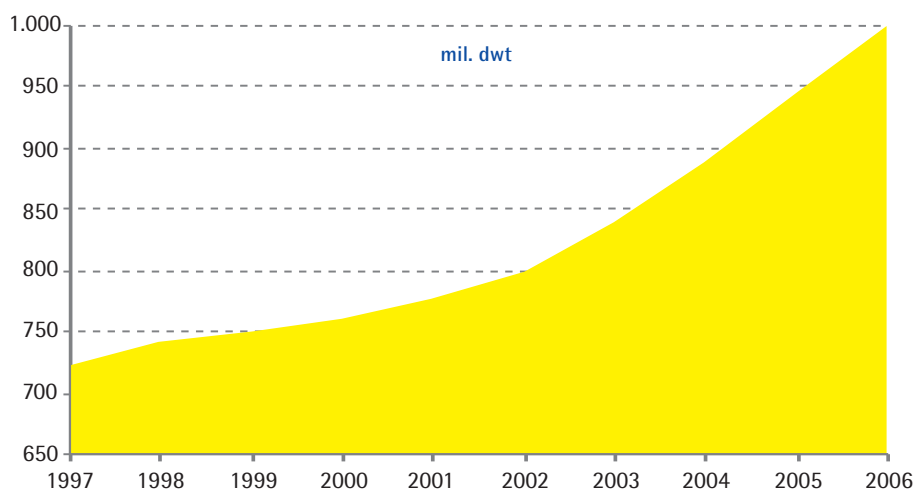
L'Italia sale al 13° posto nella graduatoria dei principali registri di immatricolazione e mantiene la 14ª posizione in quella per controllo amatoriale

Cisterna a doppio scafo "Mare Salernum"; F.Ili d'Amico armatori Spa



L'evoluzione della flotta mondiale

World merchant fleet evolution



Fonte/Source: ISL Bemen

La flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi (bandiera nazionale ed estera)

World Fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries (national and foreign flag)

Dati al 1 gennaio 2007/January 1st, 2007

Paesi/Countries	Bandiera nazionale/ national flag		Bandiera estera/ foreign flag		Totale flotta controllata/ total controlled fleet		% bandiera estera	% sul totale
	No	1000 dwt	No	1000 dwt	No	1000 dwt		
1 Grecia/Greece	700	49.172	2.341	121.088	3.041	170.260	71%	17%
2 Giappone/Japan	631	11.647	2.608	135.309	3.239	146.956	92%	15%
3 Germania/Germany	376	12.845	2.566	72.485	2.942	85.329	85%	9%
4 Cina/China	1.611	31.129	1.225	37.941	2.836	69.069	55%	7%
5 Norvegia/Norway	502	13.943	922	34.027	1.424	47.971	71%	5%
6 USA	355	9.460	770	35.937	1.125	45.396	79%	5%
7 Hong Kong	298	19.677	387	25.478	685	45.155	56%	5%
8 Corea del Sud/Korea Rep. Of	600	13.821	366	17.891	966	31.711	56%	3%
9 Regno Unito/United Kingdom	269	9.137	383	15.836	652	24.973	63%	2%
10 Singapore	424	14.749	258	10.187	682	24.936	41%	2%
11 Taiwan	90	4.292	470	20.590	560	24.882	83%	2%
12 Danimarca/Denmark	255	9.674	429	11.577	684	21.251	54%	2%
13 Russia	1.055	5.863	468	11.044	1.523	16.907	65%	2%
14 ITALIA/Italy	524	11.571	153	3.793	677	15.364	25%	2%
15 India	280	12.854	44	1.307	324	14.160	9%	1%
16 Svizzera/Switzerland	29	810	333	11.523	362	12.333	93%	1%
17 Belgio/Belgium	52	6.334	117	5.680	169	12.014	47%	1%
18 Arabia Saudita/Saudi Arabia	50	975	57	10.776	107	11.751	92%	1%
19 Turchia/Turkey	446	6.464	424	4.650	870	11.115	42%	1%
20 Iran	134	8.773	25	1.162	159	9.935	12%	1%
21 Paesi Bassi/Netherlands	429	3.777	191	3.854	620	7.631	51%	1%
22 Indonesia	641	4.263	109	2.228	750	6.491	34%	1%
23 Emirati Arabi Uniti/UAEs	39	555	253	5.823	292	6.378	91%	1%
24 Malaysia	225	5.911	45	446	270	6.357	7%	1%
25 Svezia/Sweden	154	1.852	173	4.392	327	6.244	70%	1%
26 Francia/France	97	2.651	111	3.073	208	5.724	54%	1%
27 Cipro/Cyprus	91	2.407	95	2.621	186	5.029	52%	1%
28 Kuwait	37	3.470	28	1.323	65	4.793	28%	0%
29 Spagna/Spain	124	859	110	3.584	234	4.444	81%	0%
30 Canada	104	848	106	3.188	210	4.036	79%	0%
Altri/Others	2.417	27.595	1.491	29.228	3.908	56.823	51%	6%
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale/Tonnage controlled by unknown shipowners					3.228	45.700		5%
Totale/Total	13.039	307.378	17.058	648.040	33.325	1.001.118	65%	100%

Fonte/Source: Elaborazione Confitarma su dati ISL/Confitarma processing of ISL-Bremen data

Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri, 31 dicembre 2006

World fleet: ships on main registers, December 31st, 2006

navi di 100 gt ed oltre /ships greater than 100 gt;

2006	2005	Bandiera/Flag	N.	dwt 000	%	gt 000	%
1	1	Panama	7.183	229.389	23%	154.965	21%
2	2	Liberia	1.907	103.149	10%	68.405	9%
3	3	Bahamas	1.402	52.121	5%	40.831	6%
4	5	Singapore	2.097	50.326	5%	32.174	4%
5	4	Grecia/Greece	1.455	54.652	5%	32.048	4%
6	6	Hong Kong	1.179	54.725	5%	32.685	5%
7	7	Isole Marshall	953	53.524	5%	32.840	5%
8	8	Malta	1.294	40.275	4%	24.850	3%
9	10	Cina/China	3.695	34.034	3%	23.488	3%
10	9	Cipro/Cyprus	971	29.980	3%	19.032	3%
11	11	Norvegia/Norway	617	20.154	2%	14.805	2%
12	12	Giappone/Japan	6.731	14.582	1%	12.798	2%
13	13	ITALIA/Italy	1.566	13.118	1%	12.571	2%
14	17	Germania/Germany	881	13.152	1%	11.364	2%
15	13	Regno Unito/UK	1.598	12.216	1%	12.150	2%
16	15	USA	6.498	11.267	1%	11.218	2%
17	18	Corea del Sud/ South Korea	2.820	15.950	2%	10.477	1%
18	21	Isle of Man	360	13.701	1%	8.632	1%
19	16	Bermuda	149	8.724	1%	8.413	1%
20	19	India	1.181	13.216	1%	8.381	1%
TOTALE MONDIALE/WORLDWIDE TOTAL			94.936	1.014.554	100%	721.855	100%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Lloyd's Register Fairplay/Confitarma processing of Lloyd's Register Fairplay data

Product Chemical Tanker "High Venture"; d'Amico Società di Navigazione Spa



Costruzioni mondiali

Al 31 dicembre 2006, nel *carnet* degli ordini mondiali per nuove costruzioni risultano 6.908 navi per 208,9 milioni di tonnellate di stazza, di cui il 29% sarà completato entro il 2007.

I principali paesi costruttori anche nel 2006 sono la Corea del Sud e il Giappone, i cui cantieri navali insieme detengono il 64% degli ordinativi. Segue la Cina con il 21% degli ordini.

La Corea del Sud detiene il primato nella costruzione di petroliere (207 unità per il greggio e 162 per i prodotti petroliferi, per oltre 27 milioni di dwt), portacontenitori (419 unità, per quasi 22 milioni di dwt), chimichiere (363 unità per oltre 12 milioni di dwt) e gassiere (203 unità, per 12 milioni di dwt). Il Giappone è il primo

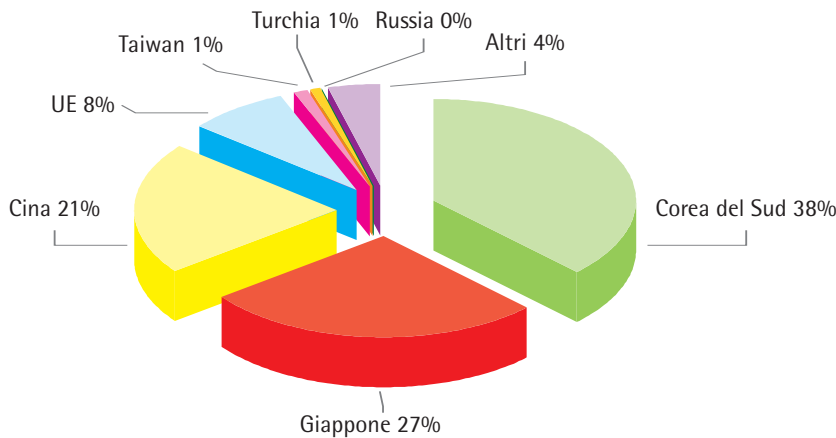


costruttore di portarinfuse (460 unità, per 41 milioni di dwt e traghetti *ro-ro* merci (92 unità, per 4,5 milioni di gt).

L'Italia è al settimo posto nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori ed al terzo posto tra i paesi dell'Unione europea, dopo la Germania e la Polonia. E' *leader* nella costruzione di navi da crociera, con ordini per 13 unità (1,4 milioni di gt), e nella costruzione di traghetti misti passeggeri/*ro-ro* merci, con ordini per 21 unità (560 mila gt).

Ripartizione delle commesse ai cantieri

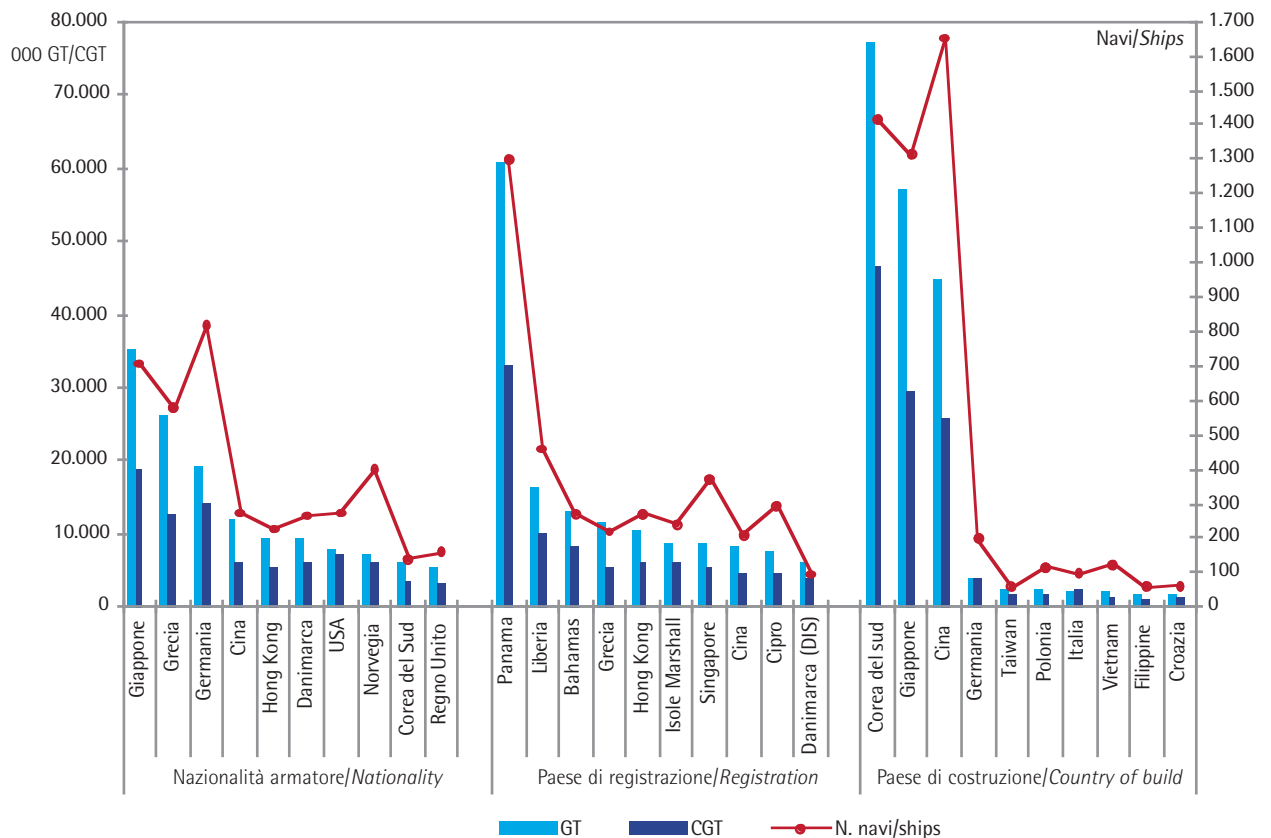
Break-down of shipyards orders



Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay

Ordini ai cantieri mondiali nel 2006

World orderbook 2006



Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay

Mercati marittimi

In generale, il 2006 registra un buon andamento, anche se a livelli inferiori rispetto al 2005. La maggior parte dei traffici è influenzata dallo sviluppo verificatosi in Cina, soprattutto per il mercato delle rinfuse secche e dei *container*. La Cina rappresenta il 42% dei traffici marittimi di minerali di ferro, ma meno dell'8,6% della domanda mondiale di petrolio, ove gli Stati Uniti, con il 25,1% continuano ad essere il principale paese importatore.

Petrolio greggio e prodotti petroliferi

Nel 2006, i prezzi del petrolio registrano un'alta volatilità anche per l'impatto sui prezzi delle variabili condizioni climatiche, accanto a fattori extra-economici, quali le tensioni in Iran e Iraq. Infine, il maggior potere di mercato dell'OPEC, a seguito dell'ingresso in essa dell'Angola, e l'accresciuto margine di incremento della produzione in caso di necessità influiscono sull'andamento dei prezzi.

Per il 2007 gli analisti prevedono una crescita della domanda di petrolio dell'1,8%, mentre per il 2010 e 2011 viene stimato un incremento dell'8,2% e del 10,5% rispettivamente. Questa crescita risulterà principalmente determinata dall'aumento del 5% della domanda da parte della Cina e dell'1,3% da parte degli USA.

Alla fine del 2006, la flotta mondiale di navi cisterna è pari a 374,5 milioni di dwt, con un aumento del 3% rispetto al 2005, a seguito della consegna nel corso dell'anno di 563 nuove costruzioni per un totale di 38,4 milioni di dwt. Nello stesso periodo sono state ordinate 1.379 unità, pari a 93 milioni di dwt. Per la maggior parte delle nuove costruzioni è prevista la consegna alla fine del 2008. In generale, si prevede un aumento del 6,9% della flotta cisterniera nel 2007.

Il volume dei traffici marittimi di petrolio, registra nel 2006 un aumento del 2,3%, per un totale di 2.331 milioni di tonnellate trasportate, di cui 1.814 milioni di tonnellate di greggio (1,7%) e 517 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (4,4%). In termini di tonnellate-miglia, l'aumento per il greggio è stato di 277 miliardi di tonnellate-miglia (3%) e per i prodotti petroliferi di 125 miliardi di tonnellate-miglia (5%). Per il 2007 si prevede un aumento dei traffici di petrolio, misurati in tonnellate-miglia, pari al 3,8%.

Traffico marittimo di petrolio greggio

Maritime traffic of crude oil

Area di IMBARCO/EMBARKMENT			Area di SBARCO/DISEMBARKMENT		
Area	miliardi/billion tons-miles	million tons	Area	miliardi/billion tons-miles	million tons
Medio Oriente	5.642	841,8	Nord America	2.779	527,1
Africa Occidentale	1.354	210,5	Giappone	1.389	210,8
Caraibi	477	211,5	Europa Nord-Ovest	896	197,1
Nord Africa	356	124,5	Mediterraneo	702	231,2
Mare del Nord	175	57,9	Sud America	236	49,4
Sud Est Asiatico	196	69,9	Altri Asia	3.110	522,8
Vicino Oriente	25	11,7	Altri	127	45,6
Altri	1.014	256,2			
TOTALE/Total	9.239	1.784,00	TOTALE/Total	9.239	1.784,00

Dati in miliardi di tonnellate miglia e milioni di tonnellate, Anno 2006/Data in billion tonne-miles and million tons, Year 2006

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys/Confitarma processing of Fearnleys data



La flotta cisterniera mondiale

World tanker fleet

Navi di almeno 10.000 dwt/Vessels above 10.000 dwt	N. navi/ships	dwt	
		Milioni/million	Var.% 2006/2005
Flotta/Fleet	3.549	345	5,70%
Ordini ai cantieri/Order book	1.311	129,2	51,80%
Consegne di nuove navi/Deliveries	328	24,9	-15,90%
Demolizioni/Demolitions sales	58	2,7	-40,00%
Vendite di seconda mano/Second hand sales	230	25,6	45,50%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys Review 2007/Confitarma processing of Fearnleys data Review 2007

Cisterna a doppio scafo "Rita D'Amato"; D'Amato di Navigazione Spa



Principali flotte mondiali di navi cisterna

World's leading tanker fleets

Paese Country	N.	000 dwt
1 Grecia/Greece	947	75.728
2 Giappone/Japan	935	49.452
3 USA	432	31.109
4 Norvegia/Norway	469	28.268
5 Hong Kong	221	19.854
6 Germania/Germany	334	19.759
7 Singapore	346	15.945
8 Cina/China	402	14.317
9 Regno Unito/UK	210	14.019
10 Arabia Saudita/Saudi Arabia	82	11.447
11 Corea del Sud/South Korea	273	11.007
12 Russia	322	10.033
13 India	128	9.217
14 Belgio/Belgium	70	8.233
15 Danimarca/Denmark	204	7.773
16 ITALIA/ITALY	276	7.464
17 Iran	37	6.242
18 Malesia/Malaysia	109	4.773
19 Taiwan	51	4.517
20 Svezia/Sweden	143	4.515
21 Kuwait	32	3.599
22 Emirati Arabi Uniti /UAE	131	3.491
23 Indonesia	210	3.326
24 Turchia/Turkey	188	2.605
25 Cipro/Cyprus	64	2.283
TOTALE/Total	7.652	395.211

Navi di almeno 1.000 gt/ships of 1.000 gt and over

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISL Bremen/Confitarma processing of ISL data



Prezzi delle navi cisterna nuove e di seconda mano

New-building and second-hand tankers prices

Milioni di \$USA

	Product Carriers Clean				Product Carriers Clean				Product Carriers Clean			
	Aframax	Suexmax	VLCC	VLCC	Aframax	Suexmax	VLCC	VLCC	Aframax	Suexmax	VLCC	VLCC
000 dwt	47	105	150	300	30	30	95	95	150	150	300	300
anni/years					5	10	5	10	5	10	5	10
2000	29,5	41,5	52,5	76,5	18,5	14,0	40,0	16,5	49,0	27,0	71,0	32,0
2001	26,3	36,0	46,5	70,0	17,0	11,5	30,0	24,5	39,0	26,0	58,0	45,0
2002	27,0	34,8	43,8	63,5	15,5	10,5	29,0	24,0	38,0	22,0	54,0	40,0
2003	31,5	41,5	51,5	77,0	24,5	16,0	36,0	27,0	47,0	22,5	70,0	55,0
2004	40,0	59,0	71,0	110,0	31,0	20,0	57,5	44,0	75,0	45,0	108,0	85,0
2005	43,0	58,5	71,0	120,0	40,0	21,0	63,0	54,0	75,0	65,0	117,0	90,0
2006	47,0	65,5	80,5	129,0	44,0	31,0	66,5	53,0	82,0	71,0	118,0	96,0
2006/2005	9,3	12,0	13,4	7,5	10,0	47,6	5,6	-1,9	9,3	9,2	0,9	6,7
2006/2000	59,3	57,8	53,3	68,6	137,8	121,4	66,3	221,2	67,3	163,0	66,2	200,0

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies/Confitarma processing of Clarkson Research Studies data

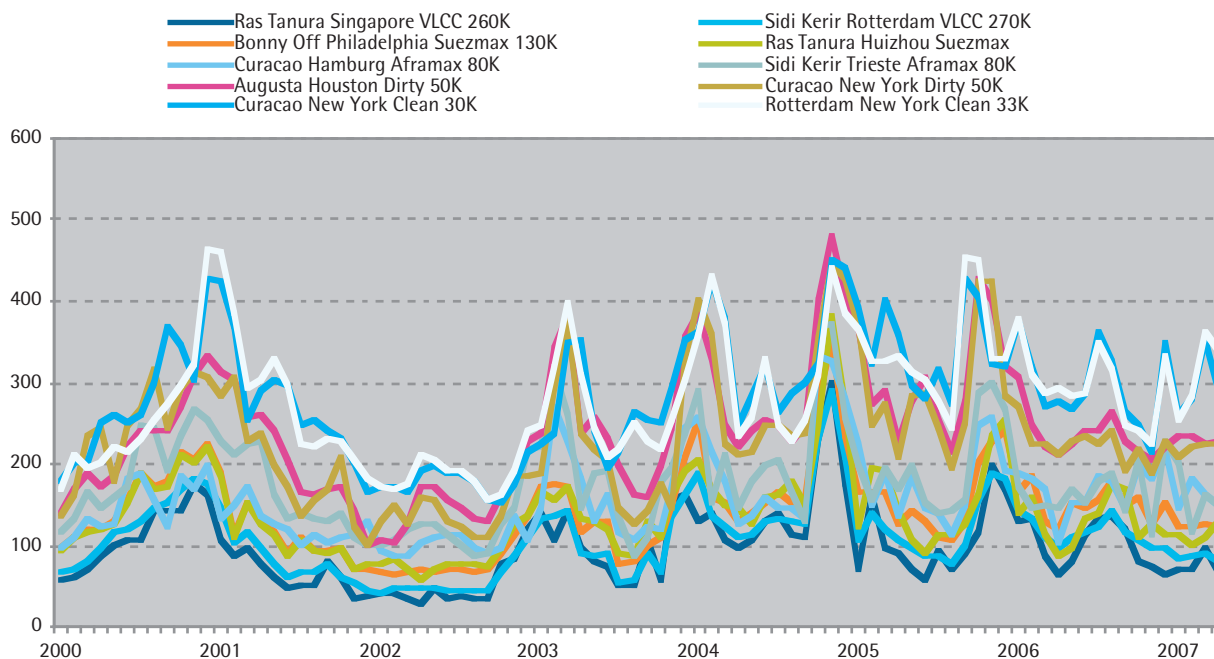


Il mercato cisterniero nel 2006 sulla maggior parte delle rotte registra noli molto bassi. Alla fine dell'anno si rileva che la maggior parte dei settori cisternieri realizzano guadagni inferiori a quelli del 2006. Soprattutto i noli delle VLCC sono diminuiti notevolmente come quelli di petroliere per prodotti e SuezMax. Solo le Aframax hanno registrato miglioramenti.

Andamento dei noli delle navi cisterna

Performance of charter tanker market

(Worldscale Rates)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

Principali flotte di navi chimichiere
World's leading chemical fleet

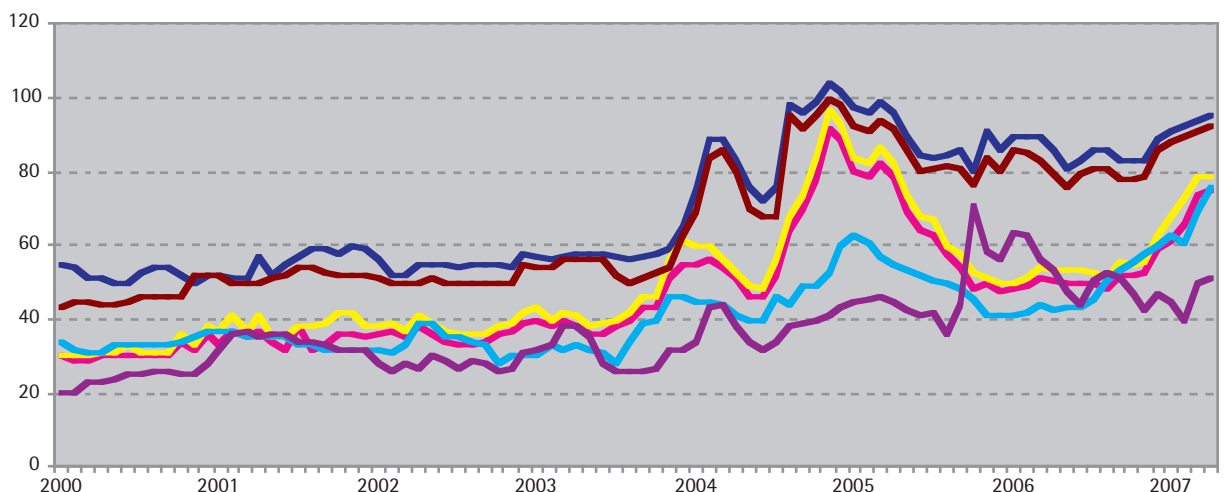
Oil/Chemical tanker				Chemical tankers			
Paese/ Country	N.	000 dwt	%	Paese/ Country	N.	000 dwt	%
1 Grecia/Greece	188	5.873	13,7%	1 Giappone/Japan	140	1.956	20,9%
2 Norvegia/Norway	172	4.130	9,6%	2 USA	42	1.103	11,8%
3 ITALIA/Italy	130	3.679	8,6%	3 Norvegia/Norway	60	1.007	10,8%
4 Giappone/Japan	234	3.446	8,0%	4 Taiwan	15	477	5,1%
5 USA	105	333	0,8%	5 ITALIA/Italy	50	442	4,7%
6 Germania/Germany	128	2.698	6,3%	6 Grecia/Greece	28	333	3,6%
7 Danimarca/Denmark	81	2.006	4,7%	7 Germania/Germany	25	299	3,2%
8 Svezia/Sweden	78	1.776	4,1%	8 Arabia Saudita/Saudi Arabia	10	269	2,9%
9 Cipro/Cyprus	44	1.538	3,6%	9 Malesia/Malaysia	12	250	2,7%
10 Russia	42	1.491	3,5%	10 Corea del sud/South Korea	47	231	2,5%
Altri/Others	753	12.860	30,0%	Altri/Others	358	2.991	32,0%
Totale mondiale/World Total	1.955	42.829	100%	Totale mondiale/World Total	787	9.359	100%



Cisterna a doppio scafo "Isola Verde"; Finaval Spa



Andamento dei noli delle navi chimichiere
Performance of chemical ships charter market
 (US\$/t)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

Gas

Nel 2006, la flotta di navi gassiere per gas naturale liquefatto (LNG), con 225 unità per 27,4 milioni di metri cubi di capacità registra un aumento del 17,8% rispetto al 2005. Gli ordinativi di nuove unità presso i cantieri mondiali alla fine dell'anno sono 141 per 23,5 milioni di mc.

La flotta di navi adibite al trasporto di gas di petrolio liquefatto (LPG) aumenta del 5,1% nel 2006 ed in totale è pari a 968 unità per 15,2 milioni di metri cubi. Alla fine del 2006 sono 184 le unità ordinate presso i cantieri mondiali (7,2 milioni di metri cubi).

La flotta mondiale per il trasporto di LNG e LPG

World LNG and LPG fleet

	LNG			LPG		
	N.	Mil. dwt	2006/2005	N.	Mil. dwt	2006/2005
Flotta/ Existing fleet	225	27,5	18	968	15,2	4,1
Ordini ai cantieri/ Order book	141	23,5	3,1	184	7,1	44,9

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2007/Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2007

Principali flotte mondiali di navi gassiere

World's leading gas tanker fleets

	Paese/Country	LNG		LPG		TOTALE/Total	
		N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 dwt
1	Giappone/Japan	39	2.688	134	2.452	173	5.140
2	Hong Kong	10	693	62	2.308	72	3.001
3	Regno Unito/UK	34	2.251	23	567	57	2.818
4	Norvegia/Norway	17	1.162	65	758	82	1.920
5	Corea del sud/South Korea	17	1.277	30	353	47	1.630
6	Malesia/Malaysia	23	1.496	6	19	29	1.515
7	Grecia/Greece	3	246	67	1.043	70	1.289
8	USA	11	736	15	326	26	1.062
9	Nigeria	13	969	1	2	14	971
10	Australia	11	783	3	56	14	839
11	Belgio/Belgium	4	296	10	298	14	594
12	Emirati Arabi Uniti/UAE	8	579	0	0	8	579
13	Danimarca/Denmark	2	152	38	324	40	476
14	Germania/Germany	1	14	55	425	56	439
15	India	0	0	20	421	20	421
16	Italia/Italy	4	122	35	273	39	395
17	Monaco	0	0	12	325	12	325
18	Kuwait	0	0	8	307	8	307
19	Francia/France	5	230	1	28	6	258
20	Cina/China	1	84	6	153	7	237
Totale mondiale/World total		222	14.913	795	11.774	1.017	26.687

Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay

Continua l'evoluzione del traffico marittimo di LNG, che nel 2006 registra un ulteriore record, con un totale di 161 milioni di tonnellate trasportate, pari al 12% in più rispetto al 2005, mentre il traffico di LPG aumenta dell'8%.

Chimichiera "Turchese"; Finbeta Spa



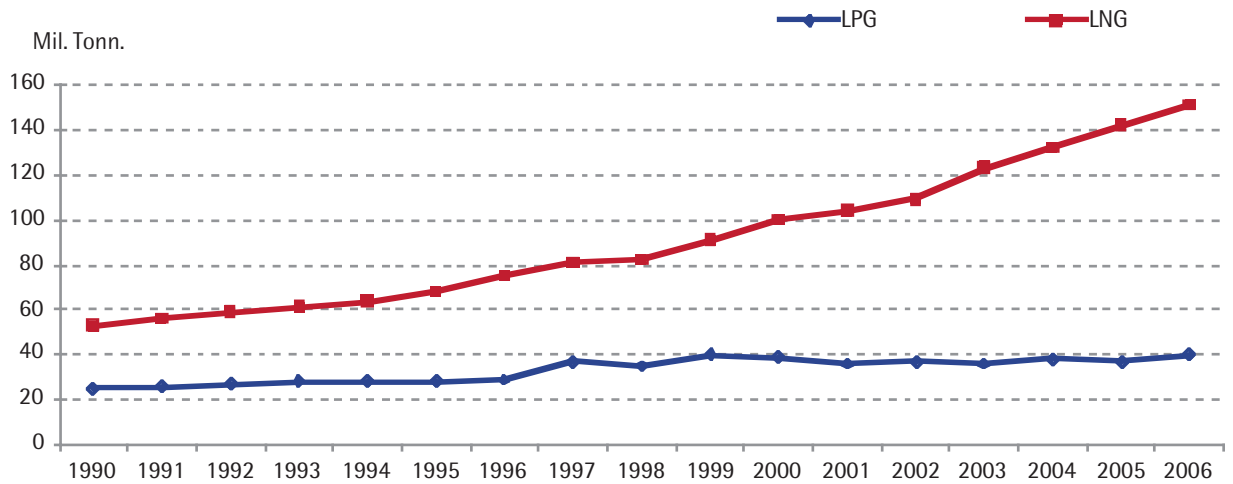


Gasiera LPG, "Marola", Carbonor Spa



Traffico marittimo di LNG e LPG

Evolution of maritime traffic of LNG and LPG



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies/Confitarma processing on Clarksons Research data

Prezzi delle navi LNG e LPG nuove e di seconda mano

New building and second-hand gas carrier prices

(milioni di US\$)

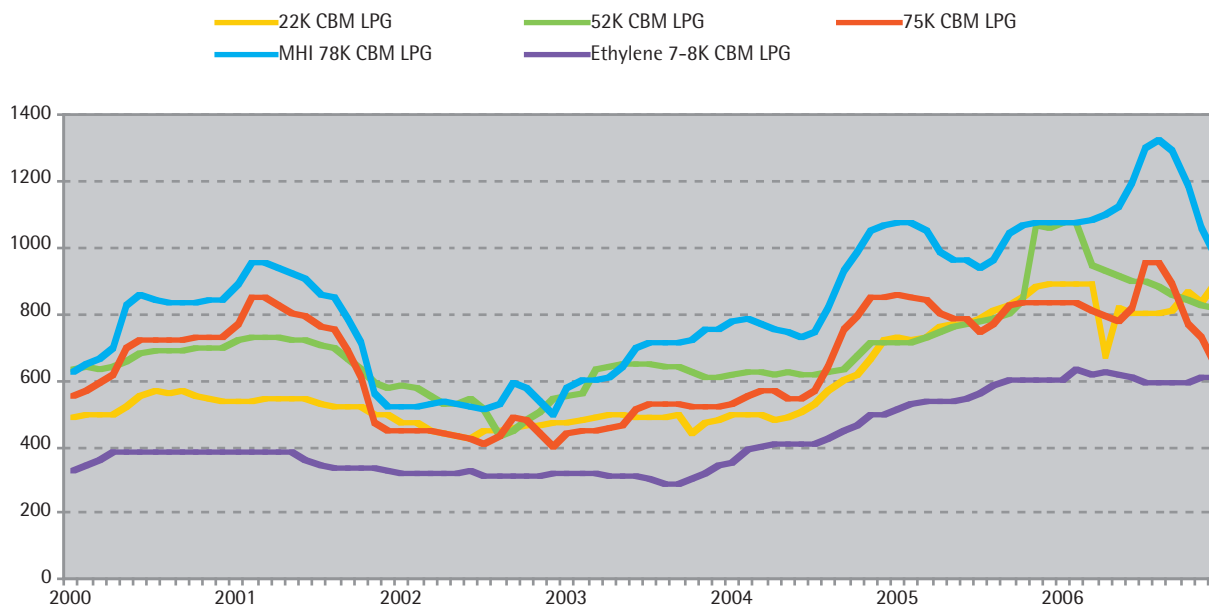
Anno/Year	Nuove costruzioni/Newbuilding				Navi di seconda mano/Second-hand ships			
	LNG	LPG			LPG			
000 Metricubi/ thousand of cbm	145	15	24	75	15 8 anni/ 8 years	24 3 anni/ 3 Years	75 3 anni/ 3 Years	75 8 anni/ 8 years
2001	162	30	32	58	24,0	31,0	55,0	42,0
2002	150	29	30	55	24,0	31,0	57,0	42,0
2003	155	30	31	59	24,0	31,0	54,0	43,0
2004	190	40	45	77	28,0	44,0	75,0	60,0
2005	203	46	54	89	40,0	53,0	97,0	77,0
2006	215	51	56	93	44,0	65,0	107,5	91,0
Var.% 2006/2005	5,9	10,9	3,7	4,5	10,0	22,6	10,8	18,2
Var.% 2006/2001	32,7	70	75	60,3	83,3	109,7	95,5	116,7

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys/Confitarma processing of Fearnleys data review 2007

Andamento dei noli delle navi LPG

Performance of LPG charter market

(Months Timecharter Rates, migliaia di US\$/mese)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

Merci secche alla rinfusa

Nel 2006, la flotta mondiale di navi portarinfuse aumenta del 6,6% ed è pari a 366,8 milioni di dwt. Gli ordini per nuove costruzioni, pari a 75,4 milioni di tonnellate, registrano un aumento del 9,3% rispetto al 2005 e rappresentano il 19,6% della flotta esistente, mentre le demolizioni nel 2006 sono pari solo a circa 1,3 milioni di tonnellate.

La flotta mondiale di navi portarinfuse

World bulk carrier fleet

	N.	Mil. dwt	Var.% 2006/2005
Flotta/Existing Fleet	6.395	366,8	6,7%
Ordini ai cantieri/Order book	911	75,4	30,9%
Consegne di nuove navi/Deliveries	310	25,2	8,6%
Demolizioni/ Demolition sales	40	1,3	18,2%
Vendite di seconda mano/ Second-hand sales	525	34,2	59,8%

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys, Review 2007/Confitarma processing of Fearnleys data, Review 2007

Portarinfuse "Michele Bottiglieri"; Rizzo-Bottiglieri-De Carlini Armatori Spa

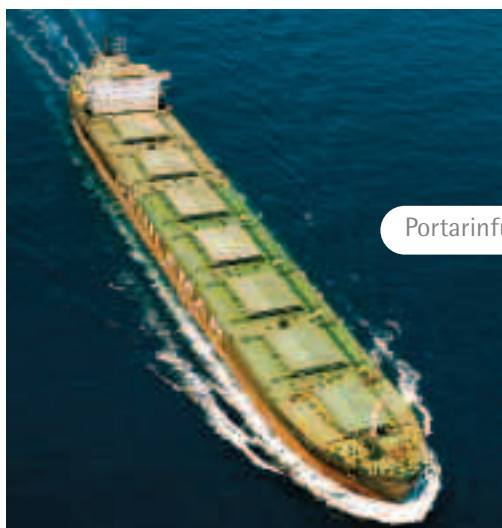


Principali flotte mondiali di navi portarinfuse
World's leading bulk carrier fleets

	Paese/Country	N.	000 dwt
1	Grecia/Greece	1.332	82.672
2	Giappone/Japan	1.088	77.817
3	Cina/China	811	37.557
4	Hong Kong	270	21.726
5	Corea del Sud/South Korea	237	16.306
6	Taiwan	190	12.397
7	Germania/Germany	189	12.242
8	Norvegia/Norway	182	8.987
9	USA	147	7.049
10	Turchia/Turkey	144	5.691
11	ITALIA/ITALY	76	4.789
12	Singapore	100	4.690
13	Regno Unito/UK	82	4.535
14	India	111	4.495
15	Belgio/Belgium	27	3.330
16	Danimarca/Denmark	64	3.249
17	Iran	52	2.555
18	Filippine/Philippines	40	1.986
19	Monaco	36	1.969
20	Canada	47	1.902
21	Spagna/Spain	29	1.862
22	Russia	108	1.835
23	Emirati Arabi Uniti/EUA	36	1.705
24	Polonia/Poland	59	1.516
25	Cipro/Cyprus	40	1.413
TOTALE MONDO/WORLD TOTAL		6.478	363.197

Fonte/Source: ISL Bremen

Con 2.814 milioni di tonnellate, nel 2006 le merci secche alla rinfusa trasportate via mare registrano un aumento del 5,7% rispetto al 2005. Ciò dipende soprattutto dalla forte produzione di acciaio e dalla crescita costante della domanda di carbone da riscaldamento. I traffici marittimi di minerali di ferro aumentano da 652 a 711 milioni di tonnellate; quelli di carbone da 710 a 755 milioni di tonnellate: quelli di granaglie aumentano da 251 a 262 milioni di tonnellate.



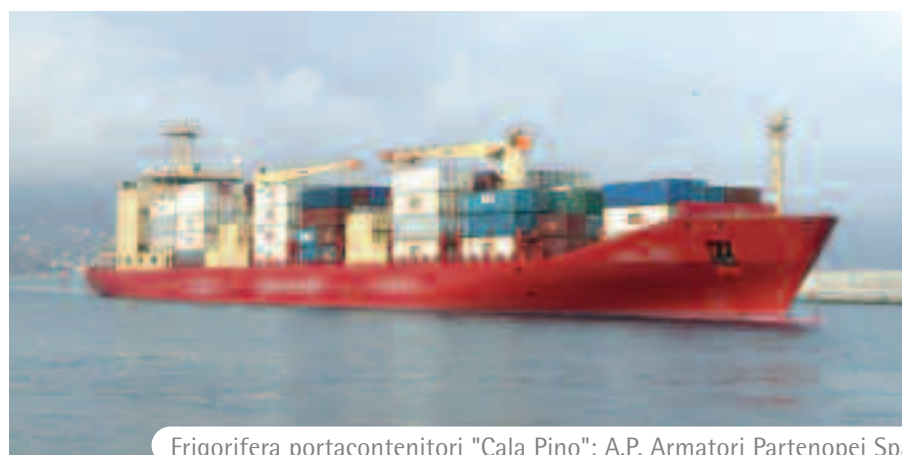
Portarinfuse "Giovanna Iuliano"; Deiulemar spa



Il traffico marittimo di merci secche alla rinfusa
Maritime traffic of dry bulk commodities

MINERALI DI FERRO/IRON ORE					
AREE di IMBARCO/EMBARKMENT			AREE di SBARCO/DISEMBARKMENT		
Est	miliardi/billion tons-miles	million tons	Area	miliardi/billion tons-miles	million tons
Sud America	1.662	220	Cina	1.638	265
Australia	1.183	244	Giappone	782	135
Africa	244	40	UK/Continente	466	89
Asia	397	99	Altri Far East	448	65
Nord America	153	26	Mediterraneo	120	21
Europa	94	24	Altri Europa	58	12
			Usa	19	6
			Altri	202	56
TOTALE/TOTAL	3.733	653	TOTALE/TOTAL	3.733	649
CARBONE/COAL					
AREE di IMBARCO/EMBARKMENT			AREE di SBARCO/DISEMBARKMENT		
Area	miliardi/billion tons-miles	million tons	Area	miliardi/billion tons-miles	million tons
Australia	1.242	225	UK/Continente	694	121
Indonesia	491	126	Giappone	633	179
Sud Africa	468	67	Altri Far East	471	184
Sud America	317	63	Mediterraneo	307	52
Nord America	298	51	Altri Europa	268	50
Russia/Europa Est	114	85	Sud America	186	27
Cina	112	75	Altri	565	97
Altri	81	19			
TOTALE/TOTAL	3.123	711	TOTALE/TOTAL	3.124	710
GRANAGLIE/GRAIN					
AREE di IMBARCO/EMBARKMENT			AREE di SBARCO/DISEMBARKMENT		
Area	miliardi/billion tons-miles	million tons	Area	miliardi/billion tons-miles	million tons
Usa	690	105	Oceano Indiano	759	23
Sud America	413	59	Africa	175	46
Australia	91	18	Americhe	156	42
Canada	82	16	Altri Europa	126	28
Altri	108	54	Far East	117	101
			Europa dell'Est	18	3
			Altri	34	9
TOTALE/TOTAL	1.384	252	TOTALE/TOTAL	1.385	252

Dati in miliardi di tonnellate miglia e milioni di tonnellate, Anno 2006/Data in billion tonne-miles and million tons, Year 2006
 Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys/Confitarma processing of Fearnleys data



Frigorifera portacontaineri "Cala Pino"; A.P. Armatori Partenopei Spa

I noli dei carichi secchi nel 2006 registrano aumenti costanti, soprattutto grazie alla forte richiesta di materie prime da parte della Cina, specialmente per quanto riguarda i minerali di ferro.

Prezzi delle navi portarinfuse nuove e di seconda mano

New-building and second-hand bulkcarriers prices

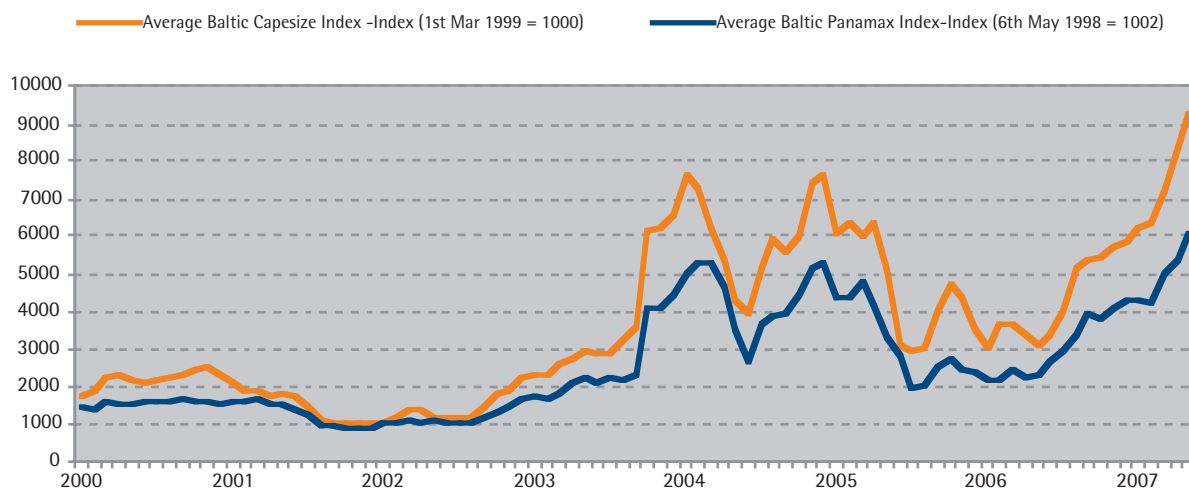
(milioni di US\$)

	Nuove costruzioni/ <i>New-building</i>			Navi di seconda mano/ <i>Second-hand ships</i>					
	Handysize	Panamax	Capesized	Handysize		Panamax		Capesize	
000 dwt				45	45	70	70	170	170
1998	18,0	20,0	34,0	5 anni	10 anni	5 anni	10 anni	5 anni	10 anni
1999	19,5	22,0	36,0	13,0	8,5	14,5	10,0	23,5	15,0
2000	20,0	22,5	40,0	15,5	12,0	17,0	12,0	27,5	19,5
2001	18,0	20,0	36,5	15,0	11,0	15,5	11,5	25,0	18,0
2002	18,5	21,0	35,0	12,0	8,0	13,5	9,0	24,5	15,0
2003	22,5	25,0	47,0	14,5	10,5	17,0	12,0	29,0	19,5
2004	30,0	35,0	61,0	20,5	16,0	28,0	20,0	46,0	33,0
2005	31,0	36,0	59,0	30,0	24,5	41,0	33,5	65,0	48,0
2006	34,0	38,0	68,0	25,0	21,0	30,0	24,0	58,0	42,0
Var.% 2006/2005	3,3	2,9	-3,3	-16,7	-14,3	-26,8	-28,4	-10,8	-12,5
Var.% 2006/1998	72,2	80,0	73,5	92,3	147,1	106,9	140,0	146,8	180,0

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Fearnleys/Confitarma processing of Fearnleys data

Andamento dei noli delle navi portarinfuse per carichi secchi

Performance of dry bulk charter market



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

Merci in container

La flotta mondiale di navi portacontaineri registra un aumento del 17,3% ed alla fine del 2006 ha raggiunto una capacità di 9,5 milioni di Teu. Gli ordini nei cantieri mondiali per la costruzione di nuove navi portacontaineri sono pari a 4,7 milioni di Teu e rappresentano il 50% della flotta esistente. Consistenti rimangono i traffici containerizzati: in particolare, si registra una crescita dell'11,6% nei porti asiatici, del 12,1% in quelli nord-americani e dell'8% in quelli nord-europei.





Principali flotte mondiali di navi portacontaineri World's leading container fleets

Paese/Country	N.	000 dwt	000 Teu
1 Germania/Germany	1.408	36.421	3.521
2 Giappone/Japan	253	8.956	785
3 Svizzera/Switzerland	200	7.299	651
4 Danimarca/Denmark	155	7.839	601
5 Taiwan	195	6.748	523
6 Cina/China	288	6.454	502
7 Grecia/Greece	171	5.787	479
8 Regno Unito/UK	86	3.169	322
9 Francia/France	74	2.365	258
10 Singapore	127	3.095	221
11 USA	79	2.876	202
12 Corea del Sud/South Korea	121	2.267	178
13 Hong Kong	43	1.649	134
14 Israele/Israel	39	1.733	110
15 Canada	25	2.166	108
16 Paesi Bassi/Netherlands	50	1.940	77
17 Kuwait	22	880	61
18 Malesia/Malaysia	51	582	60
19 Thailandia/Thailandia	34	555	41
20 Norvegia/Norway	16	533	36
21 Russia	32	389	36
22 Turchia/Turkey	39	354	36
23 Iran	14	420	32
24 Indonesia	59	423	30
25 Emirati Arabi Uniti/UAE	24	350	25
26 Cipro/Cyprus	16	236	23
27 ITALIA/ITALY	15	267	22
28 Australia	3	101	16
29 Spagna/Spain	17	155	14
30 Monaco	4	149	9
TOTALE MONDO/WORLD TOTAL	3.866	106.159	9.464

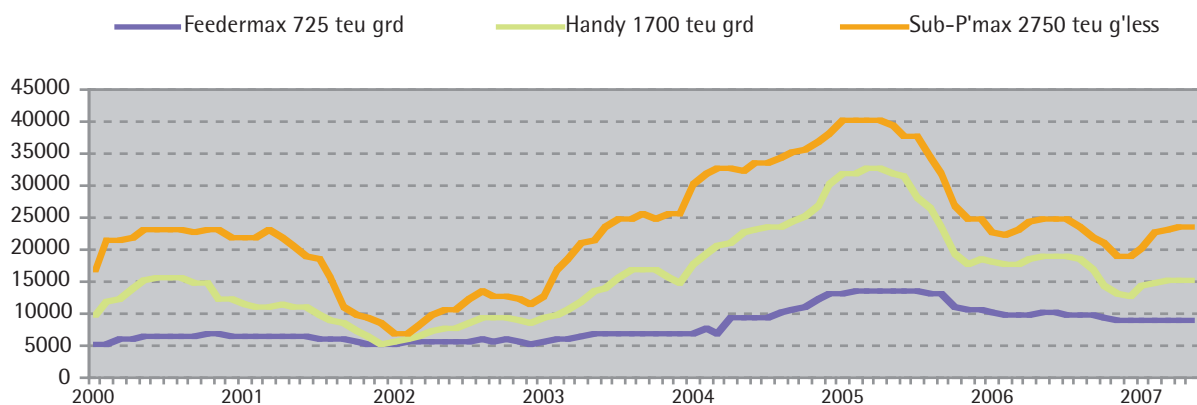
Fonte/Source: ISL Bremen

Il mercato dei noli registra un declino per le navi inferiori ai 2.700 Teu. L'andamento dei noli indica una costante crescita fino ad aprile, seguita da una notevole riduzione nei mesi successivi.

Andamento dei noli delle navi portacontaineri

Performance of container charter market

(US\$/giorno)



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

Navi Ro-Ro

Anche nel 2006 continua il *trend* molto positivo per il settore delle merci trasportate dai traghetti *ro-ro*.

L'offerta di navi *ro-ro* cargo registra un aumento del 7,4%, mentre quella adibita al trasporto passeggeri, di cui l'Italia ha la *leadership* mondiale, aumenta del 2,9%. Parallelamente aumenta anche la flotta adibita al trasporto di auto, che alla fine del 2006 totalizza 573 unità, di cui 38 consegnate nel corso dell'anno.

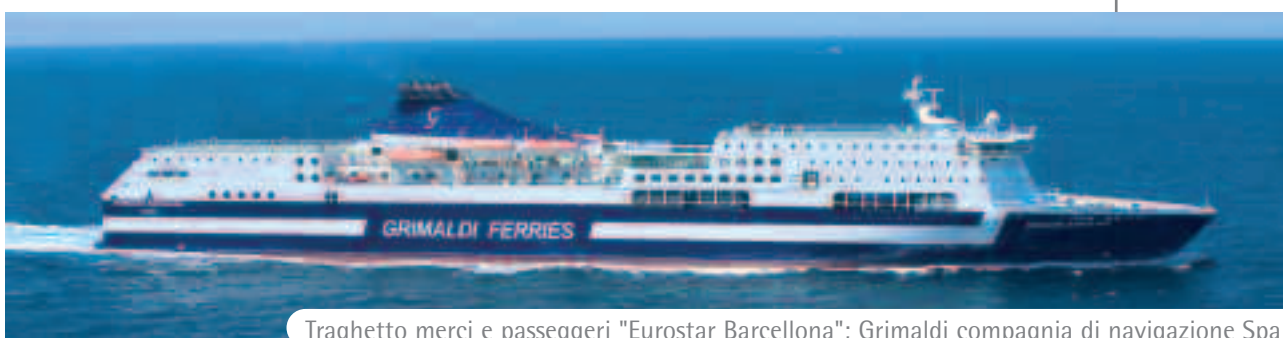
Le Principali flotte mondiali di navi traghetto

World's leading Ro-Ro fleets

Rank		Paese/Country	Ro-Ro cargo			Ro-Ro passenger			Totale/Total		
2006	2005		000 gt		000 gt		000 gt				
1	1	Giappone/Japan	401	11.567	4.415	136	1.038	396	537	12.605	4.811
2	3	Italia/Italy	72	2.469	1.390	154	2.014	532	226	4.483	1.922
3	2	Norvegia/Norway	105	3.818	1.744	110	684	129	215	4.502	1.873
4	4	Svezia/Sweden	59	2.145	1.003	46	974	233	105	3.119	1.236
5	5	Grecia/Greece	80	1.876	753	115	1.474	343	195	3.350	1.096
6	6	USA	55	1.368	636	58	248	116	113	1.616	752
7	7	Danimarca/Denmark	45	1.198	529	30	572	111	75	1.770	640
8	8	Hong Kong	40	1.652	560	7	67	19	47	1.719	579
9	9	Corea del sud/South Korea	31	1.005	413	23	237	63	54	1.242	476
10	10	Regno Unito/UK	30	771	314	55	722	145	85	1.493	459
11	11	Germania/Germany	36	379	278	49	612	149	85	991	427
12	12	Finlandia/Finland	33	368	236	28	760	139	61	1.128	375
13	13	Francia/France	19	348	230	37	718	142	56	1.066	372
14	14	Cina/China	27	287	181	47	343	110	74	630	291
15	15	Paesi bassi/Netherlands	20	472	251	10	35	7	30	507	258
16	16	Turchia/Turkey	21	368	184	45	166	63	66	534	247
17	17	Spagna/Spain	25	271	125	44	450	109	69	721	234
18	18	Arabia saudita/Saudi Arabia	9	197	185	9	74	15	18	271	200
19	19	Filippine/Philippines	14	115	82	48	298	116	62	413	198
20	20	Canada	8	76	53	61	393	94	69	469	147
TOTALE MONDIALE/WORLD TOTAL			1.547	34.958	15.860	1.575	15.234	3.902	3.122	50.192	19.762

NB: navi superiori alle 1.000 gt

Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay



Traghetto merci e passeggeri "Eurostar Barcellona"; Grimaldi compagnia di navigazione Spa

Navi da crociera

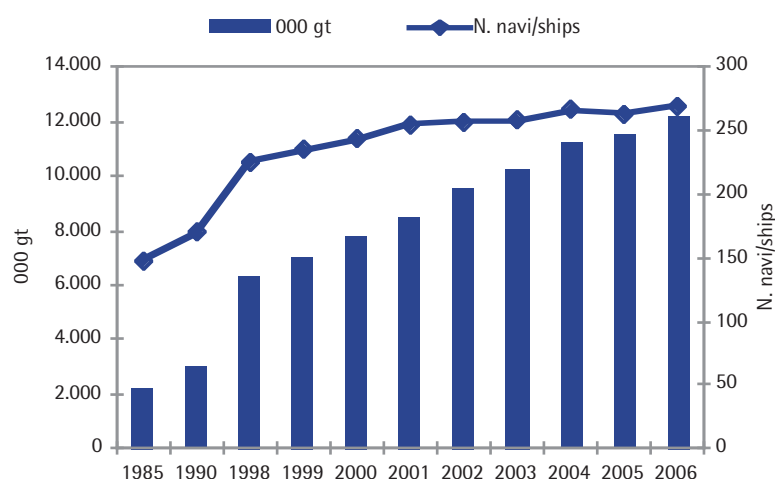
La flotta mondiale di navi da crociera aumenta nel 2006 del 3% e si prevede che entro il 2010 saranno consegnate altre 31 nuove unità. La flotta di questo tipo, battente bandiera italiana, è al quarto posto nella graduatoria delle principali flotte mondiali e al primo posto tra quelle dei Paesi industrializzati.

Il mercato mondiale delle crociere continua la sua crescita, raddoppiando nell'ultimo decennio. Si stima che i crocieristi mondiali siano stati pari ad oltre 14,2 milioni nel 2006 e che saliranno a 18 milioni entro il 2010, e a 20 milioni nel 2015.



Evoluzione della flotta crocieristica mondiale

Evolution of world cruise fleet



Fonte/Source: ISL Brema

L'evoluzione del mercato crocieristico mondiale

Evolution of worldwide cruise market

	migliaia di passeggeri/thousands of passengers								
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
NordAmerica/North America	5.430	5.890	6.880	6.910	7.640	8.300	9.310	9.250	9.850
Europa/Europe	1.720	1.890	2.060	2.140	2.400	2.760	2.900	3.200	3.300
Altri/Others	680	850	800	870	970	1.050	1.140	1.150	1.150
Totale mondiale/Worldwide total	7.830	8.630	9.740	9.920	11.010	12.110	13.350	13.600	14.300

Principali flotte mondiali di navi da crociera

World's leading passenger cruise

Paese/Country	N.	000 gt
1 Bahamas	110	5.226
2 Panama	45	1.901
3 Bermuda	21	1.654
4 Italia/Italy	16	975
5 Paesi Bassi/Netherlands	28	852
6 Regno Unito/UK	10	472
7 USA	27	296
8 Malta	11	206
9 Giappone/Japan	6	122
10 Isole Marshall/Marshall Island	7	196
11 Cipro/Cyprus	7	119
12 Grecia/Greece	9	96
13 Portogallo	3	94
Totale Mondiale/World Total	465	12.568

Fonte/Source: Lloyd's Register Fairplay

Nave da crociera "Vistamar"; Ellevi Shipping Srl



Flotta dell'Ue e ruolo nei traffici marittimi mondiali

La flotta mercantile dell'Unione Europea continua a giocare un importante ruolo nello shipping internazionale.

Secondo le statistiche del Lloyd's Register, nel 2006 la flotta battente le bandiere dell'Ue è costituita da 14.433 unità, per 196,915 milioni di gt (144,852 milioni di dwt), e rappresenta il 19% della capacità di trasporto della flotta mondiale (20% in termini di stazza).

Peraltro, se si considera l'intera flotta controllata dai paesi dell'Unione, anche quella battente bandiere estere, la percentuale aumenta al 37% della flotta mondiale.

Tra le flotte di bandiera europea l'Italia mantiene la quarta posizione dopo la Grecia, Malta e Cipro: e quindi al primo posto tra i principali Paesi dell'Unione Europea.

La flotta dell'Unione europea

The European Union Fleet

Bandiera/Flag	N.	000 gt	%	000 dwt	%
1 Grecia/Greece	1.455	32.048	22,10%	54.652	27,80%
2 Malta	1.294	24.850	17,20%	40.275	20,50%
3 Cipro/Cyprus	971	19.032	13,10%	29.980	15,20%
4 ITALIA/ITALY	1.566	12.571	8,70%	13.118	6,70%
5 Regno Unito/UK	1.598	12.150	8,40%	12.216	6,20%
6 Germania/Germany	881	11.364	7,80%	13.152	6,70%
7 Danimarca/Denmark	898	8.581	5,90%	10.109	5,10%
8 Paesi Bassi/Netherlands	742	6.504	4,50%	6.753	3,40%
9 Belgio/Belgium	231	4.313	3,00%	6.814	3,50%
10 Svezia/Sweden	564	3.876	2,70%	2.452	1,20%
11 Spagna/Spain	1.638	3.005	2,10%	2.337	1,20%
12 Finlandia/Finland	282	1.423	1,00%	975	0,50%
13 Francia/France	713	1.279	0,90%	488	0,20%
14 Portogallo/Portugal	460	1.224	0,80%	1.327	0,70%
15 Lussemburgo/Luxemburg	62	780	0,50%	845	0,40%
16 Lituania	132	449	0,30%	367	0,20%
17 Estonia	138	417	0,30%	115	0,10%
18 Lettonia/Latvia	153	333	0,20%	354	0,20%
19 Rep. Slovacca/Slovakia	54	233	0,20%	329	0,20%
20 Irlanda/Ireland	238	193	0,10%	149	0,10%
21 Polonia/Poland	355	193	0,10%	64	0,00%
22 Austria	8	34	0,00%	44	0,00%
Totale/Total	14.433	144.852	100%	196.915	100%
Totale mondiale/world total	94.936	721.855		1.014.554	
% sul totale mondiale/% on world total			20%		19%

Navi di 100 gt ed oltre/Ships of 100 gt and over

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su Lloyd's Register/Confitarma processing Lloyd's Register data



Il 70% del commercio estero dell'Unione Europea (1.577 milioni di tonnellate) utilizza la via marittima. Tale quota sale al 90% se si tiene conto della distanza percorsa, quantificando i dati in tonnellate-chilometro.

Con 262,3 milioni di tonnellate, l'Italia è al primo posto, nell'interscambio europeo via mare con le altre grandi aree mondiali.

Seguono Regno Unito (226 milioni di tonnellate), Spagna (212 milioni di tonnellate), Paesi Bassi (185 milioni di tonnellate), Francia (175 milioni di tonnellate) e Germania (146 milioni di tonnellate).

Inoltre, il 40% degli scambi infracomunitari avvengono via mare.

Commercio dell'Unione Europea per modalità di trasporto

Ue trade by mode of transport

	2006					
	Importazioni/Import		Esportazioni/Export		Totale/Total	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.219.105.052	69	357.881.202	72	1.576.986.254	69,7
Treno/Rail	76.642.253	4	24.838.430	5	101.480.683	4,5
Strada/Road	65.221.412	4	84.346.940	17	149.568.352	6,6
Aria/Air	4.134.160	0	9.125.615	2	13.259.775	0,6
Idrovie/Inland waterways	16.617.907	1	10.284.547	2	26.902.454	1,2
Altri/Other	382.005.252	22	12.491.161	3	394.496.413	17,4
Totale/Total	1.763.726.036	100	498.967.895	100	2.262.693.931	100

Fonte/Source: Eurostat 2007

Libro Verde sulla futura politica marittima dell'Unione per gli oceani ed i mari

Il 7 giugno 2006, la Commissione europea ha pubblicato il Libro verde "Verso la futura politica marittima dell'Unione: oceani e mari nella visione europea", con il quale ha lanciato una vasta consultazione degli Stati membri e delle opinioni pubbliche circa l'opportunità di proseguire in politiche settoriali e nazionali per giungere alla definizione di una politica marittima ulteriormente integrata.

Il Libro verde sulla politica marittima, insieme alla revisione a medio termine del Libro bianco sui trasporti e alla Comunicazione sulla logistica, sono gli esempi più recenti di una politica unitaria incentrata sullo sviluppo del sistema marittimo.

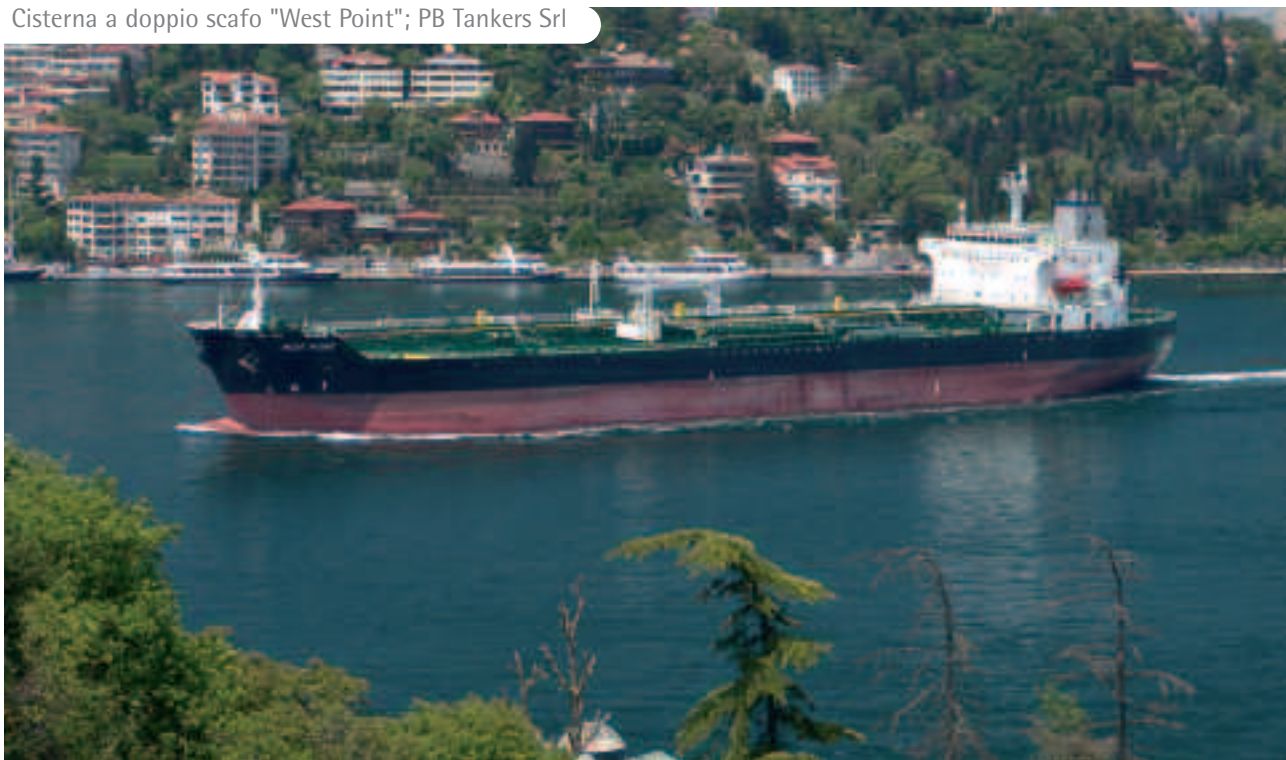
E' significativo che la Commissione europea abbia avviato il percorso per giungere alla definizione di una nuova politica marittima europea, ove si tenga conto delle interrelazioni esistenti tra tutte le attività economiche che in un modo o in un altro hanno connessioni col mare (logistica, turismo, autostrade del mare ecc.): l'idea è quella di definire una politica "olistica", in modo da assicurare sviluppo ed equilibrio al *cluster* marittimo europeo.

Ciò vuol dire anzitutto che l'Europa, ai più elevati livelli istituzionali, ha chiara ed evidente l'importanza strategica che il sistema marittimo riveste per l'economia, considerato come punto di partenza preliminare per ogni serio e valido progetto di politica marittima, sia europea che nazionale.

Tale presa di coscienza a livello comunitario deve servire da spunto di riflessione anche in Italia, per restituire all'industria armatoriale il giusto ruolo che la globalizzazione ormai gli riconosce.

La conferenza svoltasi a Brema dal 2 al 4 maggio 2007 ha rappresentato il punto culminante di un anno di accesi dibattiti sui contenuti: tutti gli stakeholder hanno dato il loro pieno supporto ad un'azione a livello UE, nel pieno rispetto tuttavia del principio di sussidiarietà.





Il dibattito sul Libro verde ha permesso di mettere in risalto la competitività del settore marittimo europeo, la cui leadership mondiale si è ulteriormente rafforzata; tuttavia, la concorrenza globale è forte ed agguerrita, riducendo il margine di errore per le nostre aziende, le quali devono sapere sempre più operare scelte finanziarie oculate.

Inoltre, è stato ribadito che il mantenimento di un *know-how* europeo rende cruciale l'attivazione di politiche volte allo sviluppo delle carriere marittime (educazione e formazione).

La creazione di un Spazio Marittimo Comune Europeo, sorta di mercato interno per il trasporto marittimo, dove verrebbero semplificate le procedure amministrative e doganali, è stata auspicata al fine di rafforzare ulteriormente una politica integrata della logistica delle merci.

Per quanto riguarda i porti, al termine delle sei conferenze tematiche sul futuro della politica portuale dell'UE, è stata auspicata dall'armamento europeo la necessità di poter contare su un quadro (*soft law*) di regole per stimolare gli investimenti portuali e la realizzazione di connessioni con l'entroterra per una migliore efficienza dei servizi. Infine, le questioni attinenti alla protezione dell'ambiente, incluse le immissioni atmosferiche, sono state al centro dell'attenzione, e grande risalto è stato nuovamente dato alla necessità di legiferare a livello internazionale (*International Maritime Organization*) ed all'attuazione delle normative esistenti.

L'Amministrazione italiana e Confitarma partecipano attivamente a questo importante processo, volto ad attuare una politica di sviluppo marittimo sostenibile, alla ricerca della giusta articolazione tra le dimensioni economica, sociale ed ambientale dell'attività armatoriale.

Il Parlamento europeo esprimerà il suo parere prima dell'estate 2007 e la Commissione pubblicherà due Comunicazioni nell'ottobre 2007: una sull'esito della consultazione pubblica, l'altra sulla visione europea della politica integrata; elencherà quindi le proposte di azione a medio e lungo termine.



Importazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto

Imports of the European Union by system of transport

	Totale/Total		Mare/Sea		Treno/Train		Strada/Road		Aria/Air		Idrovie/Inland waterways		Altri/Others	
	Tonn		Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%
Austria	22.299.103		1.576.638	7%	3.744.813	17%	2.275.587	10%	42.839	0%	1.742.773	8%	12.916.453	58%
Belgio/Belgium	84.926.688		66.199.373	78%	39.551	0%	4.005.089	5%	144.516	0%	4.583.296	5%	9.954.863	12%
Bulgaria	13.961.240		9.168.977	66%	535.834	4%	1.715.069	12%	6.205	0%	2.524.495	18%	10.660	0%
Cipro/Cyprus	2.631.388		2.622.085	100%		0%	1.633	0%	7.363	0%		0%	307	0%
Danimarca/Denmark	23.961.498		19.270.581	80%	50.810	0%	1.046.896	4%	48.067	0%		0%	3.545.144	15%
Estonia	5.883.154		752.132	13%	4.107.378	70%	595.103	10%	4.218	0%	1	0%	424.322	7%
Finlandia/Finland	42.607.024		22.893.487	54%	11.480.641	27%	4.263.996	10%	24.714	0%	606.295	1%	3.337.891	8%
Francia/France	171.095.684		138.619.107	81%	314.563	0%	4.793.416	3%	378.947	0%	357.879	0%	26.631.772	16%
Germania/Germany	244.618.997		100.405.805	41%	1.399.790	1%	10.229.609	4%	754.752	0%	3.435.653	1%	128.393.388	52%
Grecia/Greece	35.532.687		31.517.020	89%	182.279	1%	1.164.787	3%	19.847	0%		0%	2.648.754	7%
Irlanda/Ireland	11.644.202		11.549.972	99%		0%	15.182	0%	52.730	0%		0%	26.318	0%
ITALIA/ITALY	268.475.233		219.090.769	82%	1.637.786	1%	4.678.269	2%	239.615	0%	0	0%	42.828.794	16%
Lettonia/Latvia	5.833.615		760.611	13%	3.411.871	58%	410.643	7%	2.150	0%		0%	1.248.340	21%
Lituania/Lithuania	17.397.072		4.451.492	26%	5.140.544	30%	541.383	3%	2.462	0%	3.969	0%	7.257.222	42%
Lussemburgo	490.787		132.822	27%	213.950	44%	99.640	20%	40.038	8%	2.316	0%	2.021	0%
Malta	251.473		249.381	99%		0%		0%	1.885	1%		0%	207	0%
Bassi/Netherlands	209.663.305		147.379.604	70%	16.828	0%	2.216.061	1%	124.297	0%	399.261	0%	59.527.254	28%
Polonia/Poland	51.295.574		5.524.166	11%	12.434.771	24%	14.392.036	28%	33.446	0%		0%	18.911.155	37%
Portogallo/Portugal	29.688.548		29.609.629	100%	3.178	0%	45.808	0%	27.586	0%		0%	2.347	0%
Regno Unito/UK	192.143.315		181.341.498	94%	9.330	0%	650	0%	1.539.576	1%		0%	9.252.261	5%
Repubblica Ceca/Czech Rep.	24.099.218		2.540	0%	9.250.512	38%	1.554.663	6%	13.096	0%	34.877	0%	13.243.530	55%
Repubblica Slovacca/Slovakia	21.587.293		259.618	1%	9.693.985	45%	513.357	2%	39.776	0%	31.298	0%	11.049.259	51%
Romania	31.968.538		18.257.488	57%	5.747.007	18%	1.946.614	6%	9.475	0%	1.957.338	6%	4.050.616	13%
Slovenia	7.820.975		2.816.434	36%	745.416	10%	2.441.729	31%	2.275	0%		0%	1.815.121	23%
Spagna/Spain	190.329.352		178.238.224	94%	29.045	0%	1.061.469	1%	232.991	0%	476	0%	10.767.147	6%
Svezia/Sweden	31.298.469		26.415.599	84%	931.576	3%	3.568.098	11%	282.134	1%	51	0%	101.011	0%
Ungheria/Hungary	22.221.604			0%	5.520.795	25%	1.644.625	7%	59.160	0%	937.929	4%	14.059.095	63%
Totale/Total	1.763.726.036		1.219.105.052	69%	76.642.253	4%	65.221.412	4%	4.134.160	0%	16.617.907	1%	382.005.252	22%

Dati al 2006/Data as of 2006

Fonte/Source: Eurostat



Cisterna a doppio scafo "Stena Italiaca"; Gestioni Armatoriali Spa





Esportazioni dell'Unione Europea per sistema di trasporto
Exports of the European Union by system of transport

	Totale/Total		Mare/Sea		Treno/Train		Strada/Road		Aria/Air		Idrovie/Inland waterways		Altri/Others	
	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%
Austria	9.983.728	29%	2.940.797	29%	2.569.086	26%	3.895.401	39%	68.900	1%	404.258	4%	105.286	1%
Belgio/Belgium	35.465.931	73%	25.735.222	73%	1.002.531	3%	6.582.562	19%	675.981	2%	1.453.417	4%	16.218	0%
Bulgaria	9.412.272	71%	6.646.042	71%	938.977	10%	1.529.530	16%	82.553	1%	211.095	2%	4.075	0%
Cipro/Cyprus	422.190	89%	376.874	89%	0	0%	0	0%	45.291	11%	0	0%	25	0%
Danimarca/Denmark	8.476.886	81%	6.870.709	81%	4.690	0%	1.334.854	16%	194.482	2%	1.024	0%	71.127	1%
Estonia	4.021.739	78%	3.119.277	78%	437.240	11%	452.288	11%	12.061	0%	6	0%	867	0%
Finlandia/Finland	13.845.623	75%	10.389.438	75%	805.542	6%	2.310.486	17%	46.800	0%	31.074	0%	262.283	2%
Francia/France	52.624.481	68%	36.028.667	68%	1.291.093	2%	9.268.602	18%	2.993.068	6%	1.052.280	2%	1.990.771	4%
Germania/Germany	80.365.212	57%	45.594.272	57%	4.745.324	6%	18.443.150	23%	1.125.240	1%	3.237.440	4%	7.219.786	9%
Grecia/Greece	11.006.179	81%	8.880.226	81%	55.640	1%	1.981.737	18%	67.683	1%	0	0%	20.893	0%
Irlanda/Ireland	2.361.794	97%	2.295.343	97%	0	0%	8.452	0%	57.902	2%	0	0%	97	0%
ITALIA/ITALY	52.394.636	83%	43.249.188	83%	1.037.931	2%	7.439.495	14%	344.280	1%	1	0%	323.741	1%
Lettonia/Latvia	1.502.680	58%	872.292	58%	291.293	19%	318.284	21%	20.703	1%	0	0%	108	0%
Lituania/Lithuania	5.507.120	62%	3.390.629	62%	938.765	17%	929.862	17%	4.890	0%	0	0%	242.974	4%
Lussemburgo	978.500	68%	663.397	68%	163.252	17%	141.481	14%	1.191	0%	30	0%	9.149	1%
Malta	87.210	95%	82.628	95%	0	0%	0	0%	4.581	5%	0	0%	1	0%
Paesi Bassi/Netherlands	46.140.146	82%	37.993.932	82%	243.421	1%	5.058.945	11%	457.674	1%	2.374.199	5%	11.975	0%
Polonia/Poland	15.821.027	35%	5.545.863	35%	3.265.931	21%	6.779.519	43%	43.654	0%	18.109	0%	167.951	1%
Portogallo/Portugal	6.660.395	94%	6.249.776	94%	2.625	0%	195.905	3%	208.139	3%	0	0%	3.950	0%
Regno Unito/UK	45.074.480	99%	44.430.176	99%	47.537	0%	0	0%	592.988	1%	0	0%	3.779	0%
Repubblica Ceca/Czech Rep	4.360.473	5%	238.030	5%	1.963.230	45%	2.107.035	48%	38.459	1%	9.554	0%	4.165	0%
Repubblica Slovacca/Slovakia	2.637.161	10%	263.806	10%	1.431.092	54%	759.800	29%	5.196	0%	172.702	7%	4.565	0%
Romania	14.984.106	82%	12.340.991	82%	994.194	7%	1.138.208	8%	18.648	0%	467.539	3%	24.526	0%
Slovenia	3.704.350	20%	751.701	20%	154.741	4%	2.371.500	64%	3.865	0%	0	0%	422.543	11%
Spagna/Spain	39.520.547	85%	33.548.690	85%	45.032	0%	3.033.870	8%	1.589.104	4%	0	0%	1.303.851	3%
Svezia/Sweden	26.123.687	74%	19.383.236	74%	879.673	3%	5.300.692	20%	287.263	1%	2.124	0%	270.699	1%
Ungheria/Hungary	5.485.342	0%	0	0%	1.529.590	28%	2.965.282	54%	135.019	2%	849.695	15%	5.756	0%
Totale/Total	498.967.895	72%	357.881.202	72%	24.838.430	5%	84.346.940	17%	9.125.615	2%	10.284.547	2%	12.491.161	3%

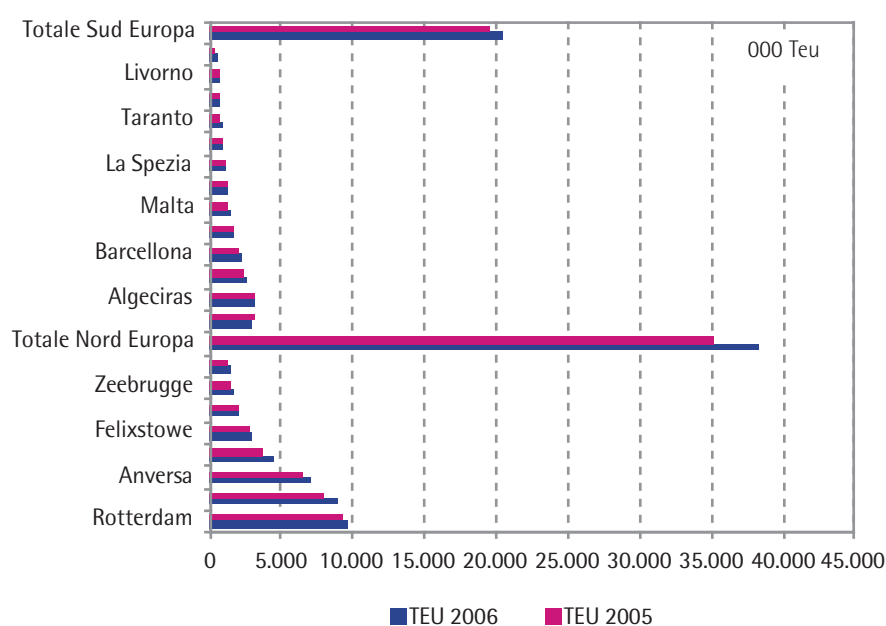
Dati al 2006/Data as of 2006

Fonte/Source: Eurostat

Movimento container nei principali porti europei Movement of containers in the major european ports (teu)

PORTI/Ports	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2006/05	2005/04
1 Rotterdam	9.690.052	9.288.349	8.300.000	7.100.000	6.515.449	6.100.000	4,32%	11,90%
2 Amburgo	8.861.545	8.087.545	7.003.500	6.138.000	5.373.999	4.700.000	9,57	15,50%
3 Anversa	7.018.799	6.482.061	6.064.000	5.445.437	4.777.387	4.200.000	8,28%	6,90%
4 Bremerhaven	4.450.000	3.735.574	3.469.100	3.190.707	3.031.587	2.973.000	19,12	7,70%
5 Gioia Tauro	2.938.200	3.161.000	3.261.000	3.080.710	2.954.000	2.488.000	-7%	-3,10%
6 Felixstowe	3.000.000	2.730.000	2.700.000	2.700.000	2.750.000	2.800.000	9,89%	1,11%
7 Algeciras	3.244.640	3.179.614	2.937.400	2.515.908	2.229.141	2.151.000	2%	8,30%
8 Le Havre	2.130.000	2.118.509	2.150.000	1.977.000	1.720.000	1.525.000	0,50%	-1,46%
9 Valencia	2.612.139	2.409.821	2.127.000	1.992.000	1.821.000	1.506.000	8,39%	0,00133
10 Barcellona	2.317.368	2.071.481	1.883.000	1.652.366	1.461.232	1.400.000	11,87%	10%
11 Pireo	1.390.000	1.390.000	1.550.000	1.605.000	1.350.000	1.166.000	0%	-10,32%
12 Genova	1.657.113	1.625.000	1.628.600	1.605.946	1.530.930	1.527.000	19,76	-0,22%
13 Southampton	1.516.000	1.375.000	1.441.000	1.377.775	1.275.718	1.170.000	10,25	-4,58%
14 Malta	1.490.000	1.320.000	1.461.200	1.300.000	1.244.232	1.205.764	12,88	-9,66%
15 Zeebrugge	1.653.493	1.407.933	1.200.000	1.220.000	959.000	870.000	17,44%	17,32%
16 La Spezia	1.120.000	1.024.200	1.040.000	1.006.600	975.427	975.000	9,35%	-1,52%
17 Marsiglia	941.000	908.000	916.000	831.000	809.153	740.000	3,63%	-0,80%
18 Taranto	892.300	716.900	763.300	658.000	471.000	186.000	24,47%	-6%
19 Livorno	657.600	658.400	638.600	593.000	547.000	521.000	-0,12%	3,10%
20 Cagliari	726.100	639.000	525.000	313.900	47.000	29.000	13,63%	21,70%
21 Napoli	445.000	373.700	347.500	433.300	446.000	430.000	19%	7,50%
TOTALE/Total	58.751.349	54.702.087	51.406.200	46.736.690	42.289.255	38.662.764	7,40%	6,41%
Totale porti italiani/Total Italian ports	8.436.313	8.198.200	8.204.000	7.691.456	6.971.357	6.156.000	2,90%	-0,07%
Incidenza porti italiani su incremento totale/Share of Italian ports on the total							5,88%	0%

Confronto tra Porti del Nord Europa e del Sud Europa Comparison between Northern and Southern European ports



Fonte/Source: elaborazione Confitarma varie fonti/Confitarma processing different sources



Rapporto "*Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*"

In base ai risultati del rapporto "*Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*", commissionato dall'ECC- *European Cruise Council* in collaborazione con Euroyards, MedCruise e Cruise Europe e presentato nel febbraio 2007 a Bruxelles, la crescente popolarità delle vacanze in crociera e le numerose commesse di navi da crociera nei cantieri europei, influiranno significativamente sul tasso di occupazione, sulla creazione di ricchezza e sul turismo in entrata in Europa.

Il rapporto per la prima volta rende disponibili dati che testimoniano il reale valore economico e la portata del settore crocieristico nel suo complesso a livello europeo.

La spesa diretta rappresentata da compagnie di crociera, cantieri navali e passeggeri in Europa ammonta a 8,3 miliardi di euro e si prevede un suo incremento del 50%, fino a raggiungere 12,7 miliardi entro il 2010. Inoltre, l'industria crocieristica dà già lavoro a 180.000 persone in tutto il continente, e la previsione è di un aumento di oltre 50.000 unità, superando quota 250.000 entro il 2010.

La posizione di *leadership* a livello mondiale dell'Europa nel campo della progettazione e della costruzione navale favorisce il *trend* in

atto. Si stima che nel corso del 2005 il settore delle crociere nel suo complesso abbia investito 3,1 miliardi di euro per la costruzione e la manutenzione di navi da crociera in Europa, vale a dire più del 35% del totale della spesa diretta del settore crocieristico europeo. In base alle previsioni, tale valore dovrebbe aumentare di oltre un miliardo di euro, raggiungendo quota 4,4 miliardi di euro entro il 2009.

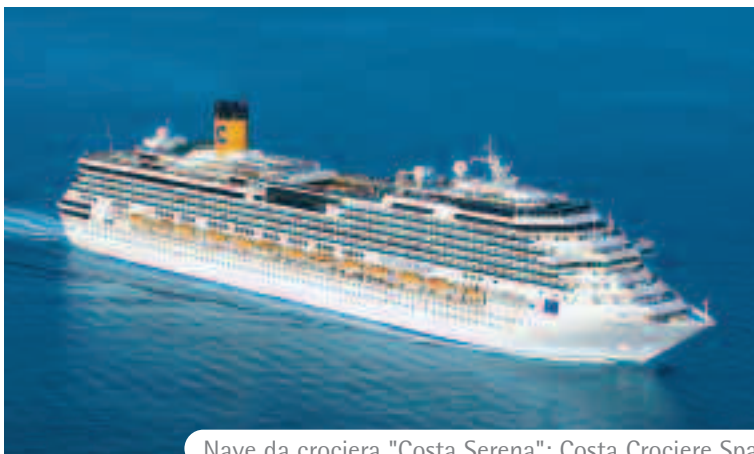
Nei prossimi due anni i cantieri europei costruiranno dieci navi di grandi dimensioni all'anno e sono state affidate loro commesse per oltre il 95% delle nuove navi da crociera da qui al 2010, per un valore superiore ai 18 miliardi di euro.

Le crociere costituiscono inoltre un'importante fonte di turismo per i Paesi europei. Tra il 1995 e il 2005, la domanda di questo prodotto turistico a livello mondiale è più che raddoppiata, passando da 5,7 a 14,4 milioni di passeggeri.

Nel 2005 si sono imbarcati su navi da crociera da porti europei 2,8 milioni di passeggeri, il 90% dei quali cittadini europei. In media hanno speso 100 euro pro-capite nel porto di imbarco e altri 50 in ogni scalo. In totale, con le loro vacanze i crocieristi hanno fatto registrare 13 milioni di transiti nei porti europei.

Entro il 2010 in Europa potrebbe verificarsi un incremento di 1 milione di turisti da crociera, con una presenza sempre più massiccia di viaggiatori statunitensi, attirati dalle navi americane dislocate in Europa e dall'introduzione di eleganti navi di nuova generazione dall'aumentata capacità. Secondo il rapporto *European Cruise Contribution*, entro la fine del decennio saranno oltre 3,6 milioni i crocieristi che si imbarcheranno in Europa, portando così a 17 milioni il numero di passeggeri in transito nei porti del Vecchio Continente.

Tra il 1995 e il 2005, il numero di cittadini europei che ha scelto vacanze in crociera in tutto il pianeta è più che triplicato, passando da 1 a 3,3 milioni, e le commissioni alle agenzie viaggi europee per il 2005 sono state stimate a 480 milioni di euro. Si prevede che questa rapida crescita continuerà, con 4 milioni di europei in crociera entro il 2010 e 5 milioni entro il 2015.



Nave da crociera "Costa Serena"; Costa Crociere Spa



La politica comune dei trasporti marittimi

Sicurezza marittima

Dopo l'adozione da parte della Commissione nel novembre 2005, Parlamento europeo e Consiglio UE hanno proseguito l'esame delle proposte legislative del III Pacchetto sulla sicurezza marittima, a complemento dei due precedenti pacchetti di misure (Erika I e II).

Delle sette proposte legislative del III Pacchetto, quattro costituiscono un aggiornamento della normativa esistente e sono indirizzate a una migliore prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento marino, attraverso misure volte a:

- > rendere più rigorosi i requisiti per poter battere bandiera di uno Stato membro;
- > rafforzare le normative vigenti sulle società di classificazione e sul controllo da parte dello Stato di approdo (PSC);
- > modificare la direttiva sul monitoraggio del traffico marittimo (definizione dei luoghi di rifugio).

Le altre tre proposte invece mirano ad un più efficiente trattamento delle conseguenze degli incidenti, attraverso:

- > l'istituzione di un quadro normativo armonizzato a livello europeo per lo svolgimento delle inchieste sugli incidenti;
- > il recepimento nel diritto europeo delle disposizioni della Convenzione di Atene (2002) sulla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente;
- > l'introduzione di responsabilità civile e garanzie finanziarie degli armatori.

Come previsto, il Parlamento europeo ha espresso il suo parere sulle sette proposte alla fine di aprile 2007, mentre l'esame del Consiglio UE comporterà tempi più lunghi date le difficoltà emerse su alcune problematiche, soprattutto quelle relative alla Convenzione di Atene 2002 e alla garanzia finanziaria. E' probabile che l'esame proseguirà sotto la Presidenza portoghese, in carica nell'ultimo semestre del 2007.

Security e Dogane

Il Regolamento n. 648/2005 ha modificato il Codice delle dogane comunitario per tener conto della preoccupazione in materia di *security*.

Le principali modifiche sono:

- > l'obbligo per gli operatori di fornire alle autorità doganali le informazioni sulle merci prima dell'importazione o esportazione dal territorio UE, ovvero la "*European 24 h notice*" in risposta alla misura americana, conosciuta come "*US 24 h notice*";
- > la creazione di uno statuto di operatore economico autorizzato, che offre agli operatori "affidabili" l'ottenimento di misure semplificate;
- > l'attuazione di un meccanismo di criteri comunitari uniformi di valutazione dei rischi.

Insieme all'Autorità delle Dogane, Confitarma ha partecipato all'elaborazione del Regolamento n. 1875/2006, che ha proposto una serie di azioni concrete per attuare su due anni le misure sopra menzionate:

- > dal 1 gennaio 2007, un quadro comune di gestione di rischi è utilizzato in supporto ai controlli delle autorità doganali basati su una analisi del rischio. Il sistema di gestione dei rischi sarà totalmente informatizzato nel 2009;
- > dal 1 gennaio 2008, le disposizioni relative allo status di Operatore Economico Autorizzato entreranno in vigore;
- > a partire del 1 luglio 2009, gli operatori dovranno obbligatoriamente fornire ai servizi doganali una dichiarazione sommaria (*EU Cargo advance declaration*) per tutte le merci in entrata o in uscita dal territorio doganale.



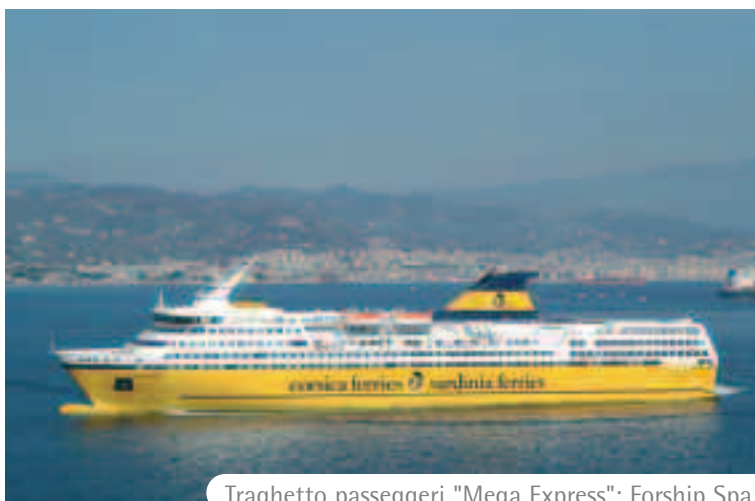
Si tratta dunque di un impianto normativo complesso e voluminoso, che ha necessitato tre anni di lavoro in seno ai comitati di esperti a Bruxelles, durante i quali l'industria armatoriale nazionale ed europea hanno fatto presenti le difficoltà d'attuazione per il settore e chiesto ai servizi della Commissione di conciliare al meglio due obiettivi apparentemente "inconciliabili": garanzia di maggiore sicurezza (cioè efficace lotta contro il terrorismo attraverso maggiori controlli della catena di approvvigionamento internazionale) e ricerca di strumenti adeguati per agevolare al tempo stesso gli "scambi commerciali".

Marco Polo II

Con l'adozione del nuovo strumento finanziario Marco Polo II, più ambizioso del precedente (€ 450 milioni dal 2007-2013) e volto a potenziare ulteriormente l'intermodalità, ridurre la congestione stradale e migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci, l'UE scommette di trasferire, entro il 2013, una parte sostanziale del previsto aumento aggregato annuo del traffico internazionale su strada, misurato in tonnellate/chilometro, verso lo short sea shipping, il trasporto ferroviario, le vie navigabili interne o una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibile.

Il programma interessa i paesi membri dell'UE, i paesi candidati all'adesione, i paesi dell'EFTA (*European Free Trade Association*) e del SEE (Spazio Economico Europeo), come pure i paesi confinanti ad est (Russia, Bielorussia, Moravia e Ucraina), i paesi dei Balcani e quelli della regione mediterranea.

Nel Programma Marco Polo I l'obiettivo era quello di trasferire verso modalità alternative la crescita del trasporto internazionale di merci attraverso tre tipologie di azioni: azione catalizzatrice, azione di trasferimento fra modi e azione comune di apprendimento. Il Marco Polo II si spinge oltre, in quanto si prefigge l'obiettivo di una riduzione generale del trasporto internazionale di merci su gomma, estendendo l'ambito di applicazione a due ulteriori settori: Autostrade del Mare e riduzione del traffico. Si tratta di favorire la razionalizzazione dei trasporti, della logistica e delle catene di approvvigionamento.



Traghetto passeggeri "Mega Express"; Forship Spa

Concorrenza nei trasporti marittimi di linea

Nel settembre 2006, il Consiglio dell'UE ha adottato all'unanimità la proposta della Commissione europea di abrogare l'esenzione dal Regolamento (CEE) n. 4056/86, a suo tempo concessa alle conferenze marittime. Inoltre, il Consiglio ha incaricato la Commissione di estendere l'applicazione delle regole sulla concorrenza previste nel trattato CE (artt. 81 e 82), così come contenute nel Regolamento n. 1/2003, anche ai servizi di cabotaggio e di trasporto volandiero (*tramp*).

In base al Regolamento n. 4056/86, le compagnie marittime con rotte da e verso l'UE, organizzate in conferenze, avevano finora potuto derogare all'art. 81 del Trattato CE che vieta pratiche commerciali restrittive sui prezzi e sulle capacità. Il nuovo Regolamento, entrato in vigore nell'ottobre 2006, prevede tuttavia a supporto delle tesi promosse dal settore una moratoria di due



anni: per ciò, l'abrogazione entrerà in vigore solo nell'ottobre 2008 con l'obbligo per la Commissione di pubblicare linee direttrici per un sistema di inquadramento in sostituzione alle conferenze marittime. Le conferenze marittime già esistenti potranno continuare ad operare secondo il regime vigente fino al 2008, ma dal 2008 in poi non potranno più accordarsi su prezzi e capacità.

Per assicurare una corretta applicazione delle nuove regole per la concorrenza nei trasporti marittimi, i servizi della Commissione e l'ELAA (*European Liner Affairs Association*) stanno lavorando per trovare il punto di equilibrio della nuova normativa di riferimento, in quanto elemento cruciale della politica di investimento degli armatori nel settore sia dei *container* e sia del *tramp*.

Ricerca e Innovazione

Il 1° gennaio 2007 è entrato in vigore il 7° Programma quadro della Comunità europea per le attività di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (2007-2013); successivamente sono stati pubblicati i primi bandi di gara. La dotazione finanziaria globale ammonta a 50 miliardi di euro per 7 anni, circa il 40% in più della dotazione del 6° Programma quadro. Da notare che 2.7 miliardi di euro supplementari sono stati devoluti al programma EURATOM per la ricerca nucleare.

Il programma "Cooperazione", dotato di 32,413 miliardi di euro, darà supporto a 10 aree tematiche, incluso il settore dei trasporti. Per il settore marittimo, le attività terranno conto dei lavori svolti dall'*European Technology Platforms* (ETP) che identificherà le tematiche da supportare. In questo contesto, a livello nazionale, un primo risultato è rappresentato dal Protocollo d'intesa siglato nei primi mesi del 2007 da Assonave, Cetena, Confitarma, Rina e Ucina, volto alla costituzione di un organismo di coordinamento tecnico tra tutti gli interessi industriali legati alla mobilità sul mare di persone e cose e tra questi e gli attori istituzionali di ricerca e formazione.

Inoltre, l'armamento italiano ha assunto un ruolo centrale nella ricerca europea anche grazie alle iniziative del Cons.a.r. (Consorzio Armatori per la Ricerca) che hanno coinvolto l'ECSA (*European Community Shipowners' Associations*) e altre associazioni armatoriali europee: recentemente è stato completato il progetto finanziato INMARE e a gennaio 2007 è stato avviato il progetto integrato FLAGSHIP.

Portarinfuse "Riruccia"; Augustea - Imprese Marittime e di Salvataggi Spa



Il lavoro a bordo e la formazione

Occupazione marittima

I posti di lavoro a bordo della flotta italiana risultano a fine 2006 pari a oltre 30.500 con un incremento rispetto all'anno precedente del'11%, di cui 20.000 coperti da marittimi italiani o europei e 10.500 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 40.000 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e personale imbarcato è stimato oggi uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono a fine 2006 pari a circa 6.000 unità.

Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane superiori alle 100 tsl

Estimated jobs onboard Italian ships of more than 100 gt

NAVI DA CARICO LIQUIDO/Liquid cargo ships	5.005
Petroliere/Oil tankers	2.320
Gassiere/ Gas tankers	690
Chimichiere/Chemical tankers	1.635
Altre cisterne/Other tankers	360
NAVI DA CARICO SECCO/Dry cargo ships	3.320
Carico generale/General Cargo	495
Portacontenitori/Container ships	570
Portarinfuse/Bulk carriers	1.160
Traghetti/Ferries	1.095
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI/Passengers ships	9.960
Crociera/Cruise ships	2.925
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/Hovercraft, catamarans and fast units	595
Traghetti/Ferries	5.640
Altre navi trasporto passeggeri/Other passenger ships	800
PORTARINFUSE POLIVALENTI Ore/Oil,OBO/	40
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI/Auxiliary services ships	2.730
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply vessels	1.840
Altri tipi di navi/Others	890
Personale alberghiero/Hotel personnel	9.450
TOTALE/TOTAL	30.505

Fonte/Source: Confitarma



Chimichiera "Bianca Amoretti"; Amoretti Group



Cisterna a doppio scafo "Ghetty Bottiglieri";
Giuseppe Bottiglieri di Navigazione Spa



Convenzione marittima internazionale (ILO)

Una nuova normativa globale del lavoro per il settore marittimo mondiale è stata approvata dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO), durante la 94° Conferenza internazionale del lavoro marittimo, che si è tenuta dal 7 al 23 febbraio 2006.

Risultato di quattro anni di lavori preparatori, la Convenzione marittima internazionale, adottata con 314 voti a favore, nessun voto contro e 4 astenuti, riflette un sostegno significativo da parte dei delegati dei 102 paesi e dei rappresentanti degli armatori e dei sindacati, un evento storico per le professioni marittime in quanto per la prima volta un unico strumento tratta le condizioni di lavoro, la vita a bordo e la protezione sociale di una categoria di lavoratori. Tale convenzione apre la via ad un nuovo ordine internazionale del lavoro, sottolineando la capacità del settore, come vettore e principale beneficiario della mondializzazione, di reagire di fronte alla minaccia della *deregulation* sociale di cui è spesso accusato. La Convenzione sarà applicabile a tutte le navi impegnate in attività commerciali, ad eccezione dei battelli da pesca e le imbarcazioni tradizionali. Si tratta di uno strumento innovativo che, accanto a norme obbligatorie, introduce sanzioni in caso di non osservanza e autorizza il blocco di navi che non rispettino i requisiti minimi, anche se lo Stato di bandiera non ha ratificato la Convenzione.

Diversi gli scopi che intende realizzare il nuovo documento: oltre a tutelare i marittimi, si cerca anche di creare condizioni di concorrenza più equilibrate eliminando le navi *sub-standard* dal mercato. La Convenzione tiene anche conto delle esigenze minime per i marittimi che lavorano su una nave, in termini di condizioni di lavoro, ore di lavoro e di riposo, vitto e alloggio, copertura sanitaria e cure mediche, assicurazione. Il nuovo documento introduce le procedure di emendamento rapido per le norme e crea un sistema di certificazione del lavoro dei marittimi: nel quadro della nuova normativa le navi con un tonnellaggio superiore a 500 Tsl che vogliono intraprendere rotte internazionali o tragitti che tocchino porti stranieri saranno tenute a presentare un "Certificato di lavoro marittimo" e una "Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo".



Cisterna bettolina "Giuliana"; Giuliana Bunkeraggi Spa





Problematiche nazionali

Il rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro del settore marittimo, scaduti il 31 dicembre 2006, ha impegnato, fin dai primi mesi dell'anno, la Confederazione che ha prodotto una documentazione contenente proposte di modifiche ai testi contrattuali. Tale documento, lungamente discusso, pone in particolare evidenza l'esigenza di reintrodurre nei contratti di lavoro la convenzione di arruolamento a tempo determinato.

A causa del protrarsi dei lavori di preparazione della piattaforma sindacale, è stato possibile avviare la trattativa per il rinnovo dei contratti solo alla fine del mese di gennaio 2007.

La trattativa, che si è articolata per singolo settore, ha presentato alcuni aspetti di oggettiva difficoltà, soprattutto per il settore del rimorchio.

I temi più qualificanti, sui quali si sono registrate da subito convergenze, sono stati: le iniziative sulla formazione professionale, l'avvio della previdenza complementare, la necessità di individuare un'area contrattuale per i collegamenti con le isole minori.

Il 5 giugno 2007 è stato raggiunto l'accordo per il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro per il settore marittimo, riguardanti sia la parte normativa, di durata quadriennale, che la parte economica per il biennio 2007-2008.

Nell'ambito degli incontri per il rinnovo dei contratti è stata raggiunta una intesa di massima sulla individuazione dei criteri e dei margini di deroga in materia di orario di lavoro, per i viaggi di breve durata, intendendo per tali quelli tra porti nazionali. L'intesa sarà definita contestualmente all'accordo di rinnovo dei contratti, che prevederà anche l'adesione ad un Fondo per la previdenza complementare a favore dei lavoratori che aderiranno.

Sull'applicazione del decreto legislativo n. 108/2005, relativo all'orario di lavoro della gente di mare, sono continuati i confronti con i ministeri dei Trasporti e del Lavoro sui problemi che potrebbero trovare soluzione attraverso circolari ministeriali.

Nel luglio 2006 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231 che riforma il collocamento della gente di mare. Il provvedimento, che non ha visto il coinvolgimento né delle associazioni dei datori di lavoro né delle organizzazioni sindacali, prevede l'emanazione di numerosi decreti ministeriali per la sua attuazione.





Rimorchiatore "Vanna C"; Rimorchiatori Riuniti Panfido e C. Srl



Confitarma, insieme alle altre rappresentanze dei datori di lavoro del settore marittimo, ha fatto presente al Ministero del Lavoro la necessità di sospendere l'applicazione del provvedimento, evidenziando le ricadute negative per la gestione dei rapporti di lavoro, proponendo un tavolo di confronto per analizzare eventuali modifiche od integrazioni al precedente decreto ministeriale in materia di collocamento marittimo. Il problema resta ancora aperto in attesa delle decisioni del Ministero del Lavoro.

Nonostante i ripetuti solleciti dell'industria armatoriale, il Ministero dei Trasporti non ha ancora provveduto all'emanazione dei decreti ministeriali relativi alle nuove qualifiche e abilitazioni, e al rinnovo dei certificati adeguati. La mancata emanazione dei decreti avrebbe pesanti conseguenze per l'attività formativa dell'Accademia della Marina Mercantile e rischierebbe di compromettere il buon funzionamento dell'intero sistema dei rapporti di lavoro marittimo.

Formazione professionale

Nel corso del 2006 e nei primi mesi del 2007 è proseguita l'attività dedicata alla formazione professionale, con importanti risultati per il personale di bordo e di terra.

Le numerose iniziative mettono in evidenza come l'armamento italiano sia molto attento alla formazione dei propri marittimi e del personale di terra, al fine di avere sulle proprie unità, sempre più tecnologicamente avanzate, personale altamente qualificato.

L'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova prosegue con ottimi risultati il progetto relativo agli allievi ufficiali di coperta e macchina ed agli allievi commissari di bordo. Anche nel 2006 è stato effettuato il bando di concorso ed altri 100 allievi (60 di coperta e 40 di macchina) hanno iniziato il loro percorso formativo, alternando periodi di studio e corsi in Accademia a periodi di imbarco. In totale sono 200 gli allievi dell'Accademia di cui 15 donne. Il 60% degli iscritti proviene dalle Regioni del Sud Italia, (soprattutto da Sicilia, Puglia, Campania e Abruzzo), il 22% proviene dal Nord Italia (soprattutto da Liguria, Toscana e Friuli) e il 18%

dal Centro Italia (Sardegna e Lazio). Circa 130 allievi dovrebbero terminare il percorso formativo entro febbraio 2008, ma a tal fine occorre che il Ministero dei Trasporti emani il Decreto relativo ai 12 mesi di imbarco necessari per sostenere l'esame per diventare ufficiali di navigazione e ufficiali di macchina.

Confitarma ha inoltre aderito all'Accademia del Mare di Venezia, voluta dai principali enti pubblici locali e destinata alla formazione di figure professionali qualificate imbarcate su unità specializzate (gassiere, chimichiere, cisterne per prodotti), da inserire nel mercato del lavoro marittimo.

Dopo il successo del corso sperimentale per cuochi di bordo, svoltosi da marzo a giugno 2006 per 20 allievi, di cui 18 si sono diplomati, anche al fine di soddisfare la richiesta dell'ANPAN - Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali, che aveva manifestato la necessità di avere entro due anni 150 nuovi addetti per sopperire al fisiologico *turn-over* di questa qualifica, sono stati programmati 8 corsi di formazione per cuochi di bordo ed equipaggio. Tali corsi per il conseguimento della qualifica di "Cuoco di bordo" hanno già ottenuto il riconoscimento della Regione Campania e si attende ora quello del Ministero dei Trasporti.

La Scuola dei Cuochi di Napoli è stata inaugurata nel maggio 2007 ed inizierà i corsi entro il mese di giugno sotto l'egida di FORMARE, Polo Nazionale di Formazione per lo Shipping, costituito da Confitarma, che nel maggio 2007 è stato accreditato presso la Regione Campania quale strumento per la realizzazione di iniziative inerenti la formazione del settore.

Il continuo e rapido sviluppo tecnologico, che negli ultimi anni ha caratterizzato il settore del trasporto marittimo e la progressiva e costante evoluzione del quadro normativo internazionale e comunitario hanno evidenziato la necessità di disporre di figure professionali con metodi e contenuti culturali e scientifici di elevato livello, adeguatamente proiettabili in un contesto in cui la globalizzazione dei traffici marittimi richiede risposte pronte e adeguate alla crescente domanda di sicurezza e di sviluppo sostenibile dei trasporti.

Traghetto passeggeri "Snav Campania"; Snav Spa



Cisterna a doppio scafo "Miss Claudia"; Perseveranza Spa



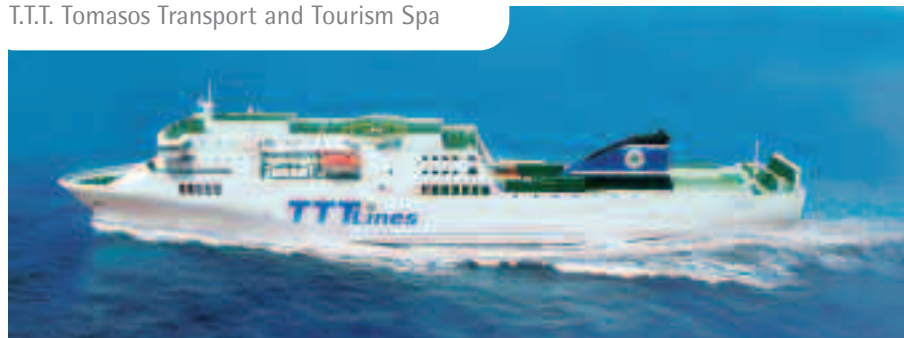
Per questo motivo, il 10 maggio 2007, in occasione della "48 ore del mare", Confitarma, Comando Generale Capitanerie di Porto e Università Parthenope hanno firmato la convenzione che istituisce il corso di Laurea di 1° Livello in scienze nautiche "Ufficiali al comando di guardia di navigazione di navi mercantili e personale addetto alla gestione delle compagnie di navigazione". Al corso della durata di tre anni, potrà partecipare un minimo di 20 allievi, che successivamente sarà impiegato nei quadri delle aziende armatoriali.



Inoltre, il 17 maggio 2007 Confitarma ha sottoscritto un impegno per il rilancio della cultura scientifica e tecnologica degli istituti professionali, al fine di contribuire al miglioramento dei rapporti tra la scuola e il mondo del lavoro e di formare figure professionali, come quelle dei sottoufficiali, ormai in via di estinzione e quindi nella maggior parte dei casi ricoperte da personale non italiano.

A seguito della Circolare 10/SM del 4 gennaio 2007, con la quale il Ministero dei Trasporti prevede che i marittimi a bordo delle navi traghetto e dei mezzi veloci, impiegate su rotte nazionali, devono ricevere un addestramento specifico ai fini dell'assistenza alle persone con mobilità ridotta, è stato avviato un corso che, con il supporto dell'AIAS - Associazione Italiana Assistenza Spastici - intende dare ai marittimi un livello di preparazione atto a fornire la massima assistenza alle persone a mobilità ridotta ed a fronteggiare situazioni di emergenza.

Traghetto merci e passeggeri "Parthenope";
T.T.T. Tomazos Transport and Tourism Spa



La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

E' indubbio il forte nesso esistente tra le tematiche ambientali e tutte le attività sociali ed economiche. E ciò vale certamente di più per un settore come il mare, che trova nell'ambiente il suo *habitat* di lavoro, la base della propria stessa esistenza. Gli armatori sono molto attivi nell'impegno ambientale e hanno indirizzato larga parte dei loro sforzi imprenditoriali e finanziari per ribadire questa vocazione, alimentando e sostenendo un percorso che vede in primo piano la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e di un dialogo costante tra dimensione produttiva e contesto ambientale. La convivenza tra ecologia, sviluppo commerciale e tecnologie costituisce il presente e il futuro dei traffici marittimi, il paradigma economico e culturale da cui far partire i prossimi modelli di sviluppo e le linee guida di una politica economica che integri competitività, innovazione e sostenibilità.

In questo contesto, le imprese di navigazione italiane sono impegnate nel raggiungimento del duplice obiettivo del rilancio dell'economia e della preservazione dello stato di salute del contesto marittimo e territoriale, attraverso azioni con le quali realizzare un programma per lo sviluppo eco-sostenibile della flotta, al fine di cogliere tutte le opportunità di sviluppo derivanti dalle specificità del settore marittimo e da una maggiore responsabilizzazione ambientale delle imprese armatoriali.

Non bisogna dimenticare, infatti, che, rispetto ai settori terrestri, il settore marittimo non richiede la realizzazione di infrastrutture di linea e l'impatto sull'ambiente è limitato e circoscritto a determinate aree, piuttosto che ad interi corridoi territoriali.

Il primo e più importante impegno per uno sviluppo economico sostenibile e ambientalmente compatibile, le imprese italiane di navigazione lo stanno compiendo nella direzione di migliorare aziende e navi.

In quest'ottica, dal 1° febbraio 2007, è operativo sul sito web della Confitarma lo "Sportello RINA", ufficialmente presentato il 13 dicembre 2006: tale iniziativa permette alle imprese armatoriali di ottenere risposte puntuali e chiarimenti sulle numerose e complesse normative internazionali che regolano la sicurezza marittima e la salvaguardia dell'ambiente marino.

Port State Control

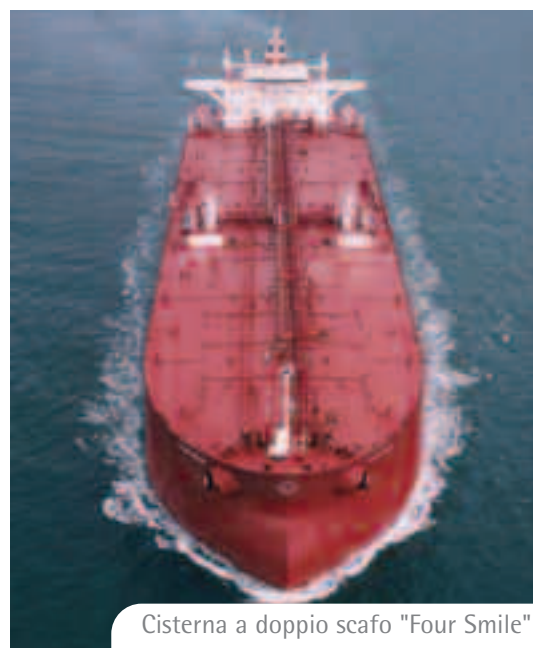
Il Port State Control è uno strumento che consente all'Amministrazione di uno Stato di sottoporre ad una serie di controlli relativi alla rispondenza alle norme internazionali di sicurezza della navigazione le navi straniere che scalano i propri porti.

Le navi da sottoporre a visita sono selezionate in base ad un profilo di rischio predeterminato (*target factor*).

Nel 2006 la flotta di bandiera italiana, con solo 10 navi detenute su 415 ispezionate, consolida la sua posizione nella *White List* del *Paris MoU* che comprende tutti gli Stati che garantiscono elevati standard di sicurezza per le proprie navi.

Port State Control - Performance flotta italiana PSC Italian fleet performances

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ispezioni	229	265	247	288	336	370	357	415
Detenzioni	20	17	13	9	14	7	7	10



Cisterna a doppio scafo "Four Smile";
Premuda Spa



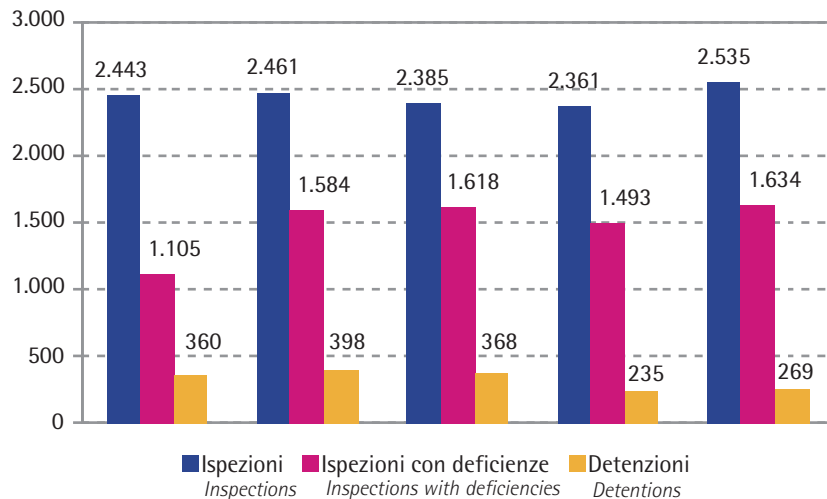


Cisterna a doppio scafo "Alice"; Motia Compagnia di Navigazione Spa

In Italia i controlli di *Port State Control* sono assicurati da ufficiali del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera appositamente abilitati presso il centro di formazione "Amm. De Rubertis" di Genova.

Nel 2006, per l'8° anno consecutivo, l'Italia consegue il primato, tra gli altri Stati membri del *Paris MoU*, in termini di numero di ispezioni effettuate (solo su navi di bandiera estera), numero di deficienze riscontrate a bordo, numero di navi fermate.

Attività PSC in Italia *Psc activity in Italy*



Emissioni – Annesso VI alla Convenzione Marpol 73/78

Il rispetto dell'ambiente e l'entrata in vigore di normative a tutela e salvaguardia sempre più restrittive resta indubbiamente un tema predominante.

Il 2006 è stato caratterizzato dall'istituzione, il 19 maggio, della SECA (*Sulphur Emissions Control Area*) del Mar Baltico quale conseguenza dell'entrata in vigore dell'Annesso VI della Convenzione Marpol 73/78. Si tratta di un passo avanti per quello che concerne l'abbattimento delle emissioni di SOx mediante l'impiego di combustibili con tenore di zolfo inferiore a 1,5% m/m (percentuale in peso).

Il passo successivo sarà, nel novembre 2007, l'istituzione di una seconda area SECA



nel Mare del Nord. L'istituzione della seconda area SECA può essere considerata uno spunto introduttivo per una panoramica più generale su un argomento di stretta attualità, quale quello delle emissioni.

Le navi, che necessariamente utilizzano idrocarburi per l'alimentazione di motori a combustione interna e di caldaie, presentano, a causa di ciò, varie tipologie d'emissioni le più importanti delle quali sono NO_x, SO_x, PM10, e CO₂.

Gli ossidi di azoto (NO_x) si formano durante il processo di combustione a causa delle alte temperature sviluppate nei motori. Essi concorrono alla conversione in ozono dell'ossigeno presente nell'aria e inoltre, combinandosi con l'umidità atmosferica, generano acidi nitrosi/nitrici corresponsabili del fenomeno delle piogge acide. Si è già intervenuti a livello normativo fin dal 2000 con l'Annesso VI alla Convenzione Marpol 73/78, introducendo precisi limiti attraverso il Codice NO_x.

Gli ossidi di zolfo (SO_x) hanno anch'essi un doppio impatto: formano composti che riflettono la luce solare, favorendo il raffreddamento, e favoriscono la condensazione del vapore causando le cosiddette "piogge acide". Anche per tali gas le norme hanno già fissato, tanto a livello internazionale (Annesso VI alla Convenzione Marpol 73/78), quanto a livello comunitario (Direttiva 2055/33/CE) dei limiti ammissibili.

Il PM10 è un particolato rilasciato soprattutto dai motori diesel ed anche per questa emissione sarà prevista una soglia da non superare. Un discorso a parte deve essere fatto per l'anidride carbonica (CO₂), specialmente alla luce di recenti interventi dei media, che hanno richiamato l'attenzione dell'opinione pubblica sulla consistenza di questo tipo d'emissione da parte delle navi.

Va ricordato che il 90% degli scambi commerciali mondiali si svolgono via mare, con circa 50.000 navi mercantili che trasportano ogni tipo di carico.

A fronte di un simile volume di traffico, la nave resta il mezzo di trasporto più competitivo dal punto di vista del risparmio energetico e anche da quello dell'impatto ambientale.

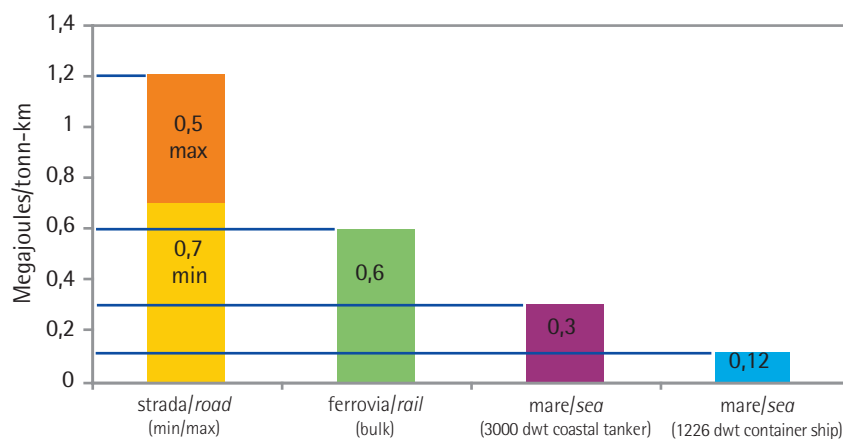
Infatti, per quello che concerne l'efficienza energetica, una ricerca dell'Amministrazione britannica ha dimostrato che il consumo energetico per il trasporto su strada è tra 0,7 e 1,2 Megajoules/tonne-km, mentre nel trasporto via mare una nave cisterna da 3000 DWT alla velocità di 14 nodi ha un consumo di circa 0,3 Mj/tonne-km e una nave porta-contenitori a 18,5 nodi ha un consumo energetico intorno a 0,12 Mj/tonne-km.



Catamarano "Vesuvio Jet";
Navigazione Libera del Golfo Spa

Comparazione dei consumi di carburante

Comparative fuel consumption



NB: 1 Megajoules (Mj) è pari a 0,278 kilowattora (kWh).



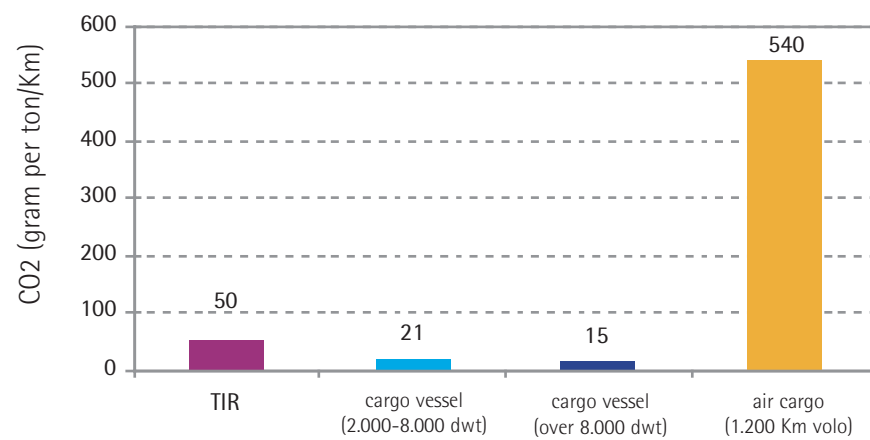
Supply vessel "Med Otto"; Med Offshore Spa



Per quello che concerne l'impatto ambientale, uno studio svedese ha comparato le emissioni di anidride carbonica e gas di scarico per i differenti mezzi di trasporto, confermando ancora che la nave è il mezzo di trasporto che emette meno CO2 per unità di carico trasportato.

Comparazione delle emissioni di CO2

Comparative CO2 emissions



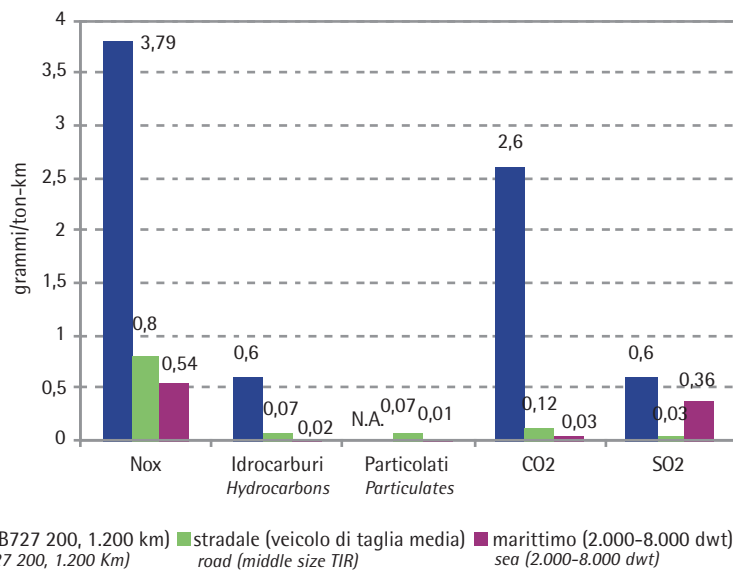
Fonte/Source: NTM (Swedish Network for Transport and the Environment)



Portarinfuse "Bulk Asia"; CoeClerici Logistica Spa



Confronto tra le emissioni gas di scarico Comparative exhaust gas emission



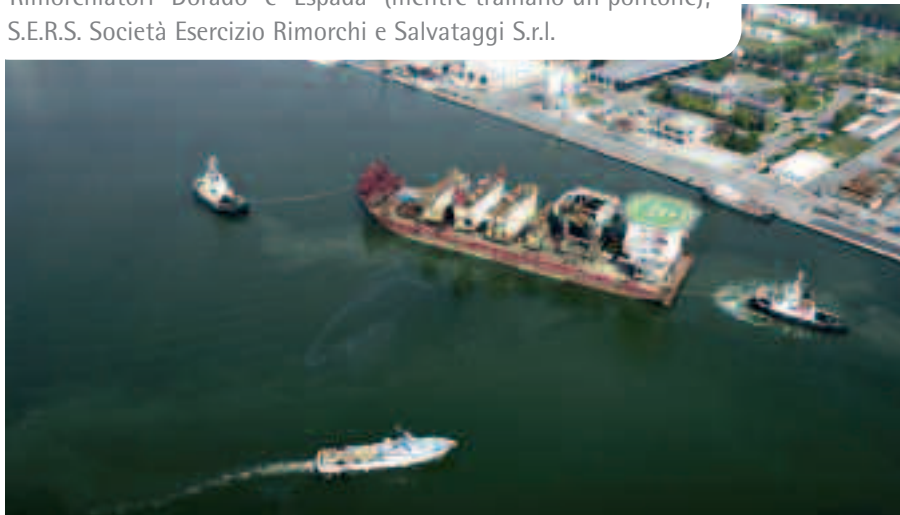
Fonte/Source: NTM (Swedish Network for Transport and the Environment)

Si è stimato che le emissioni di CO2 attribuibili al trasporto marittimo e ferroviario oscillano intorno al 2% delle emissioni totali, sempre per unità di carico trasportato, contro il 75% del trasporto su gomma e il 13% del trasporto aereo, addebitando il restante 10% a modalità di trasporto diverse e meno usuali (vie d'acqua interne, traffico locale, ecc.)

Il 26 luglio 2006, dopo circa 33 mesi di preparazione, è stato presentato, presso la sede Confitarma, il progetto "Shipping with EMAS (*European Environmental Management and Audit Scheme*)", sviluppato da Confitarma, Cons.a.r, D'Appolonia, Deiuemar e RINA che ha come finalità la proposta di una metodologia di gestione ambientale delle imprese di navigazione secondo lo schema comunitario EMAS. La metodologia, che può essere volontariamente adottata dalle imprese di navigazione, riguarda il monitoraggio delle prestazioni ambientali delle navi e degli uffici a terra, le procedure per poter realizzare un miglioramento continuo delle criticità ambientali e le modalità consigliate per la diffusione al pubblico dei risultati raggiunti.

I risultati sono stati riportati su CD ROM, la cui diffusione è stata estesa non solo agli associati Confitarma, ma anche alle associazioni degli altri paesi dell'Unione europea, al fine di favorire quanto più possibile la diffusione di questo importante strumento.

Rimorchiatori "Dorado" e "Espada" (mentre trainano un pontone);
S.E.R.S. Società Esercizio Rimorchi e Salvataggi S.r.l.



Nuovi Annessi I e II alla Convenzione Marpol 73/78

Il 1° gennaio 2007 sono entrati in vigore i nuovi Annessi I e II alla Convenzione Marpol 73/78 nonché dell'*IBC Code (International Bulk Chemical)*. Ciò ha comportato implicazioni sia dal punto di vista tecnico che da quello ambientale, imponendo agli operatori i necessari adeguamenti già alla fine del 2006.

Nuovo Annesso I (*Regulations for the Prevention of Pollution by Oil*)

Ha innanzi tutto incorporato i vari emendamenti dal 1983 ad oggi (includendo Reg. 13G, Reg. 13H, ecc.), separando i requisiti costruttivi da quelli operativi e distinguendo quanto richiesto per navi nuove e navi esistenti. Nuovi requisiti sono contenuti nella Reg. 22 (*Pump room bottom protection*) e Reg. 23 (*Accidental oil outflow performance*). Inoltre è stato aggiunto l'Oman Sea come "*Special Area under Annex I*".

Nuovo Annesso II (*Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk*)

Il cambiamento più importante è stato quello relativo alla nuova classificazione delle sostanze. Le categorie A, B, C, D e Appendice III sono diventate dal 1° gennaio 2007 categorie X, Y, Z e OS (*Other Substances*); come immediata conseguenza, per il trasporto di un gran numero di prodotti prima trasportabili con navi cisterna a scafo singolo, ora sono richieste delle navi chimichiere ed in particolare:

Sostanze *Oil-like*: possono essere trasportate solo con *chemical tanker* rispondenti al *Chemical Code* ed i residui sono considerati come sostanze chimiche.

Oli vegetali: devono essere trasportati con chimichiere che rispondono ai requisiti di *ship type 2*. L'Amministrazione potrà permettere per certi oli vegetali il trasporto su quelle navi *ship type 3* in cui la zona del carico sia sostanzialmente protetta da doppio scafo. Sono state inoltre introdotte limitazioni per la scarica a mare delle acque di lavaggio e per lo *stripping*.

Nuovo IBC Code (*International Bulk Chemical*)

Il *Code* è stato totalmente rivisto, principalmente per allinearlo alla nuova classificazione delle sostanze dell'Annesso II della Marpol. In particolare i nuovi capitoli 17 e 18 contengono i requisiti per i prodotti chimici alla rinfusa.

Cisterna a doppio scafo "Montenero"; Dalmare Spa





Nave appoggio "Mare Grigio"; Bambini Srl



Sicurezza

L'impegno dell'armamento dal punto di vista della qualità gestionale è cresciuto ancora, soprattutto per le navi cisterna destinate al trasporto d'idrocarburi: infatti, l'introduzione del TMSA (*Tanker Management Self Assessment*) ha comportato la necessità di migliorare ulteriormente tutte le procedure già esistenti, comunque richieste dal Codice ISM.

TMSA

Ma cos'è il TMSA? In sostanza si tratta di un percorso che l'OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*), riferendosi alle normative IMO in essere dal 1998 e riviste nel 2002, ha indicato quale strada privilegiata e, per così dire, obbligatoria per le compagnie armatoriali cisterniere:

- > auto-valutarsi in un'ottica di censimento e di valutazione dei rischi reali e potenziali;
- > tracciare le severità e la probabilità di accadimento degli eventi dannosi;
- > identificare e definire le procedure di prevenzione e di intervento

COATING

Un nuovo aspetto della sicurezza che è regolamentato dall'IMO è quello dei trattamenti superficiali dei volumi interni delle navi destinate a casse zavorra e locali asciutti; infatti, l'8 dicembre 2006 il *Maritime Safety Committee* dell'IMO (MSC 82) ha adottato, con la risoluzione MSC.215 (82) il "*Performance standard for protective coating (PSPC)*".

Si tratta, in sostanza, di un emendamento alla SOLAS con modifica del Capitolo II-1 Reg. 3.2; le casse zavorra delle navi di tutti i tipi e gli spazi dei doppi fianchi delle *bulk carrier* di lunghezza superiore a 150 m dovranno, nel corso della costruzione essere pitturate secondo gli standard. Inoltre la conservazione in buono stato del trattamento protettivo dovrà essere incluso nello schema di manutenzione della nave. Le condizioni di efficienza del predetto trattamento protettivo nel tempo saranno inoltre verificate dalle Amministrazioni.

CSR (*Common Structural Rules*)

Dal punto di vista prettamente tecnico una novità significativa è stata l'introduzione delle CSR (*Common Structural Rules*) da parte delle società di classifica per la progettazione ed il dimensionamento strutturale delle navi cisterna e *bulk-carrier*.

Adottate il 14 dicembre 2005 dal Consiglio dell'IACS, sono entrate in vigore il 1° aprile 2006; tali regole si applicano alle *oil-tanker* a doppio scafo di lunghezza uguale o superiore a 150 m ed alle *bulk-carrier* a scafo singolo o doppio di lunghezza uguale o superiore a 90 m.

Obiettivo dichiarato delle CSR (in cui sono stati incorporati i "*Performance standards for coatings*" trattati in precedenza) è quello di costruire navi più robuste, sicure ed ecologiche che, tra l'altro, permettano agli armatori una potenziale riduzione dei costi di manutenzione.



L'organizzazione di Confitarma

Erede di una tradizione associativa tra armatori e proprietari di navi che risale al 1901, **CONFITARMA**, oggi, costituisce la principale espressione associativa dell'Industria Italiana della Navigazione rappresentando i nove/decimi della flotta mercantile del Paese, raggruppando Imprese di Navigazione e Gruppi Armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici.

CONFITARMA ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, curando l'assistenza e la tutela degli interessi di tutte le imprese associate, rappresentandole di fronte alle autorità politiche, amministrative ed a qualsiasi organismo pubblico o privato di natura nazionale ed internazionale, stipulando accordi in ambito sindacale ed economico, nonché contratti collettivi di lavoro; rappresentando e tutelando i soci in questioni sindacali ed economiche di interesse generale e particolare; fornendo informazione e consulenza agli associati.

CONFITARMA aderisce a CONFINDUSTRIA ed a FEDERTRASPORTO – Federazione Nazionale dei sistemi e delle modalità di trasporto, è direttamente rappresentata nel CNEL - Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e nell'IPSEMA – Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo, inoltre è tra le fondatrici della FEDERAZIONE DEL MARE – Federazione del Sistema Marittimo Italiano, dello *SHORT SEA SHIPPING*, Ufficio di promozione Italia e dell'IDC - *Italian Distribution Council* – Agenzia Nazionale per la Logistica.

In campo internazionale aderisce e collabora con:

- ECSA - *European Community Shipowners' Association*
- ICS - *International Chamber of Shipping*
- ISF - *International Shipping Federation*
- BIMCO - *Baltic and International Maritime Council Association*
- INTERTANKO - *International Association of Independent Tanker Owners*
- IMO - *International Maritime Organization*
- ILO - *International Labour Organization*
- INTERCARGO - *International Association of Dry Cargo Shipowners*

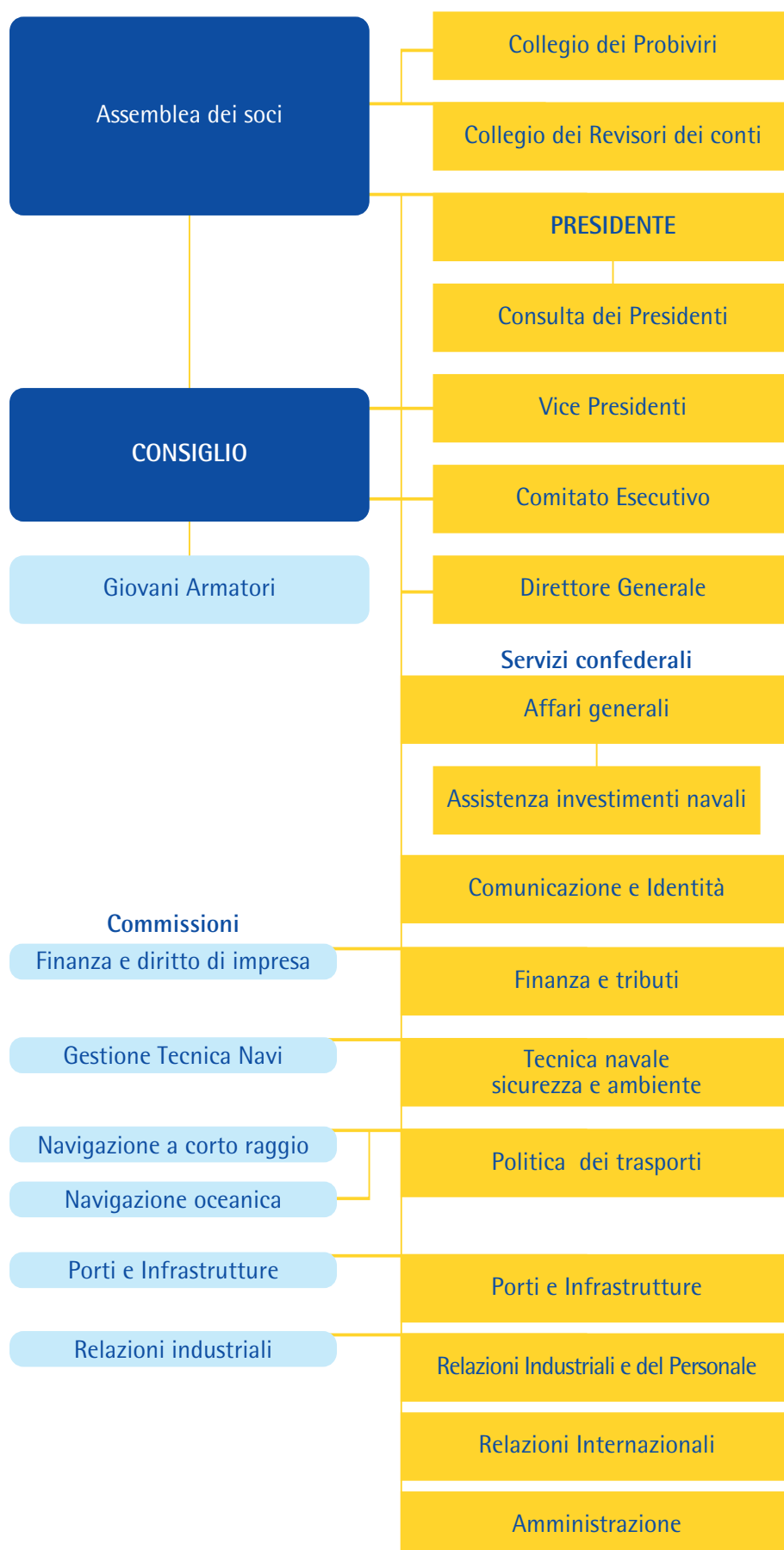
CONFITARMA ha sede a Roma,
una delegazione a Genova e rappresentanze a Napoli e a Ravenna.



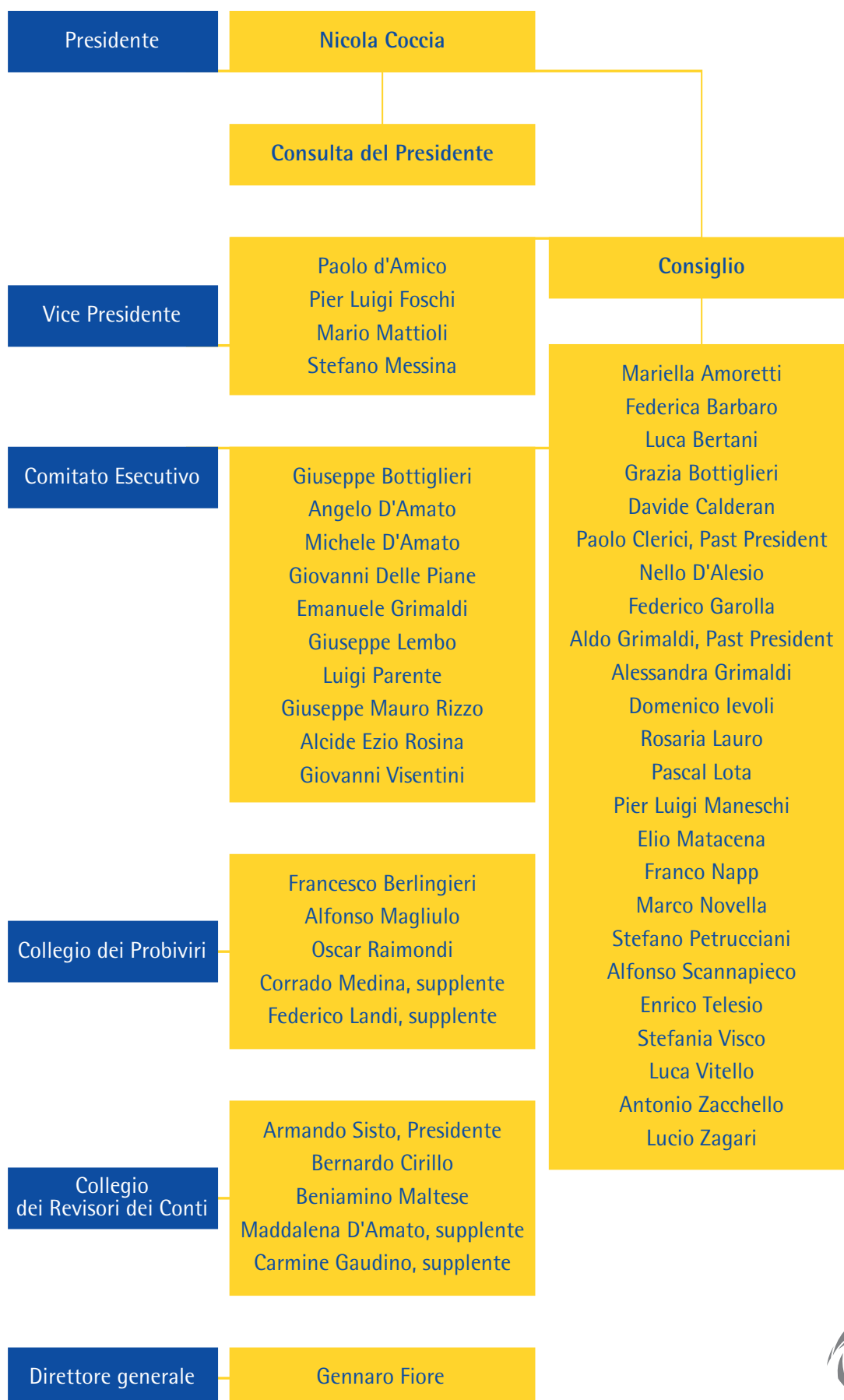
Gennaro Fiore,
Direttore Generale



La struttura



Cariche Confederali



Commissioni

FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA

Angelo D'Amato

Presidente

Bartolomeo Carini, Fabrizio Vettosi
Vicepresidenti

Federica Barbaro, Riccardo Biale, Davide Calderan, Ugo De Carlini, Gianni Andrea De Domenico, Angelo Della Gatta, Alessandro Dietrich, Franco Di Geronimo, Carlo Lomartire, Diego Pacella, Massimo Piotti, Marco Tassara.

Marco Quadrani, *Segretario*

GESTIONE TECNICA NAVI

Michele D'Amato

Presidente

Pasquale Della Gatta
Vicepresidente

Mariella Amoretti, Gabriele Calderan, Umberto D'Amato, Bruno Dionisi, Emanuele Marrone, Leandro Nesi, Franco Porcellacchia, Leonardo Rondinella, Alessandro Russo, Paolo Satariano, Antonio Sorrentino, Vincenzo Spadafora, Fabio Tagliavia

Giulio Ercolessi, *Segretario*

NAVIGAZIONE A CORTO RAGGIO

Giovanni Visentini

Presidente

Bruno Castaldo
Vicepresidente

Luca Bertani, Alessandra Bottiglieri, Gaetano D'Alesio, Federico Garolla, Alessandra Grimaldi, Franco Napp, Giuseppe Nocerino, Luigi Parente, Gianpaolo Polichetti, Giuseppe Savarese

Luca Sisto, *Segretario*

PORTI E INFRASTRUTTURE

Nicola Coccia

Presidente

Gianpaolo Polichetti
Vicepresidente

Giancarlo Balza, Grazia Bottiglieri Rizzo, Mariella Bottiglieri, Giorgio Cerboni, Gianni Andrea De Domenico, Salvatore Esposito, Mario Mattioli, Giorgio Medi, Luigi Morgantini, Piero Neri, Luigi Parente, Franco Visco, Luca Vitiello

Giuseppe Lombardi, *Segretario*

NAVIGAZIONE OCEANICA

Giuseppe Bottiglieri

Presidente

Cesare d'Amico
Vicepresidente

Federica Barbaro, Emanuele Calviello, Girolamo Carignani, Giampaolo Cerruti, Emilio Falsetti, Leonardo Lembo, Giuseppe Savarese, Alfonso Scannapieco, Enrico Sposato, Michele Verde, Stefania Visco, Antonio Zacchello

Luca Sisto, *Segretario*

RELAZIONI INDUSTRIALI

Stefano Messina

Presidente

Michele Bottiglieri
Vicepresidente

Massimo Alessandri, Gabriele Arveda, Maurizio Campagnoli, Danilo Chiaruttini, Giuseppe Coccia, Alberto Delle Piane, Fulvio Fossa, Renato Giannantonio, Carlo Miccio, Leandro Nesi, Giuseppe Savarese, Franco Visco, Alfonso Vitale

Roberto Aglieta, *Segretario*

GRUPPO CSO

Cesare d'Amico

Presidente



LA COMMISSIONE REGOLE E COMPETITIVITÀ

Nicola Coccia - *Coordinatore della Commissione*
Paolo d'Amico - *Vice Presidente Confitarma*
Mario Mattioli - *Vice Presidente Confitarma*
Giuseppe Mauro Rizzo - *Presidente Giovani Armatori*
Francesco Berlingieri - *Presidente Associazione Italiana di Diritto Marittimo*
Ivo Maria Braguglia - *Capo del Servizio del Contenzioso Diplomatico MAE*
Aldo Cosentino - *Direttore Generale del Servizio Protezione della Natura - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*
Luciano Dassatti - *Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto*
Silvio Di Virgilio - *Capo del Dipartimento del Trasporto Marittimo e Aereo MIT*
Ugo Salerno - *Amministratore Delegato del Rina s.p.a*
Elda Turco Bulgherini - *Presidente del Comitato romano AIDIM*

Coadiuvati dai presidenti delle Commissioni tecniche di Confitarma

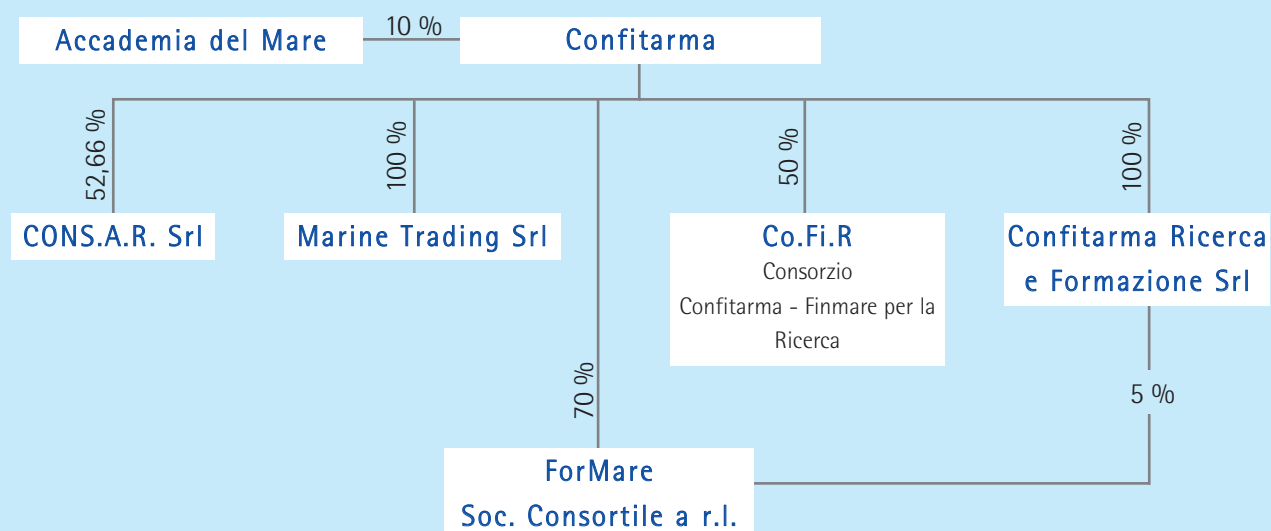
Giuseppe Bottiglieri (Navigazione Oceanica)
Angelo D'Amato (Finanza e Diritto d'Impresa)
Michele D'Amato (Gestione Tecnica Navi)
Stefano Messina (Relazioni Industriali e Vice Presidente confederale)
Giovanni Visentini (Navigazione a Corto Raggio)

Segreteria

Elio Rizzi, Alfonso Magliulo e Maurizia de Angelis



I CONSORZI E LE SOCIETÀ PARTECIPATE



Giovani Armatori

Il Gruppo Giovani Armatori, dopo un semestre di attività informale - in attuazione dell'art.26 dello Statuto Confederale - si è costituito il 28 giugno 1995 con i seguenti scopi associativi:

- promuovere nel Gruppo la consapevolezza della funzione etica e sociale della libera iniziativa e delle responsabilità imprenditoriali che ne derivano
- approfondire i temi di maggior respiro strategico riguardanti l'industria armatoriale ed il sistema marittimo nel suo complesso
- contribuire ad un costante adeguamento di CONFITARMA alle nuove esigenze dell'industria armatoriale, correlate alle dinamiche del contesto economico e sociale
- favorire la formazione di nuove leve per la conduzione delle aziende armatoriali e delle correlate attività associative.

Sono iscritti al Gruppo oltre 60 membri in rappresentanza di circa 50 imprese tra armatori, figli di armatori, dirigenti e collaboratori direttamente impegnati nelle realtà imprenditoriali rappresentate da CONFITARMA.

I Giovani Armatori sono coinvolti in modo attivo nella vita della Confederazione. Il Presidente è membro di diritto del Consiglio e del Comitato Esecutivo di CONFITARMA.

I membri del Consiglio Direttivo insieme agli altri associati presenziano alle Commissioni consultive, dedicate all'approfondimento delle problematiche del comparto armatoriale e del sistema marittimo.

I Giovani armatori partecipano assiduamente alle Commissioni Confederali ed ai Gruppi di lavoro dell'ECSA.

L'attività del Gruppo nell'anno 2006-2007 si è concentrata principalmente sull'organizzazione della prima visita all'estero di una delegazione armatoriale Confitarma. E' stata altresì proseguita l'attività di formazione e di approfondimento di alcuni temi già affrontati dal Gruppo negli anni precedenti.

Inoltre a partire da dicembre 2006 è entrato in vigore il Regolamento aggiornato dei Giovani Armatori approvato dal Consiglio Confederale e contenente alcuni migliorie rispetto al testo vigente in precedenza.



Nel dettaglio, fra le iniziative organizzate dal Gruppo nel corso dell'ultimo anno figurano:

- Seminario del RINA relativo ai servizi rivolti al comparto armatoriale nel settore della certificazione navale, della consulenza in ambito nuove costruzioni, certificazioni di qualità, sicurezza, ambiente ecc. Il seminario ha visto l'intervento dell'Amministratore Delegato del RINA, Ugo Salerno.
- Due seminari formativi con lo scopo di preparare i Giovani Armatori alla missione in Cina cui hanno preso parte, in qualità di relatori, esperti conoscitori della realtà cinese: economisti, universitari, professionisti dello shipping, consulenti d'azienda.
- La missione in Cina si è svolta dal 24 febbraio all'8 marzo ed ha visto una cospicua partecipazione dei Giovani Armatori. Durante le tre tappe di Hong Kong, Shanghai e Pechino il Gruppo ha fatto visita ai due principali cantieri cinesi situati nell'area di Shanghai, al porto ed al *Vessel Traffic Center* di Hong Kong, al porto di Tianjin ed è stato ricevuto dalle più importanti realtà marittime cinesi (Autorità portuali di Hong Kong e di Tianjin, Ministero dei Trasporti cinese, associazioni armatoriali di Hong Kong e Cina, COSCO, *China Classification Society*) e dalle rappresentanze istituzionali ed economiche italiane presenti nel Paese (Ambasciatore a Pechino, Console Generale di Hong Kong e Shanghai, ICE, Banca Intesa, Capitalia, San Paolo).
- Nel mese di marzo il Presidente Giuseppe Mauro Rizzo, su incarico del Presidente Nicola Coccia, ha partecipato alla missione del Presidente del Consiglio, Romano Prodi, in Corea del Sud potendo accrescere ulteriormente il patrimonio di relazioni istituzionali con le più importanti realtà asiatiche avviato con la missione in Cina.
- Nell'ambito della manifestazione "*48 ore del Mare*" organizzata da Confitarma alla Stazione Marittima di Napoli il 10 e 11 maggio, i Giovani Armatori hanno ripreso il tema del ricambio generazionale nelle imprese familiari curando una sessione *ad hoc* organizzata dal Presidente Giuseppe Mauro Rizzo alla quale hanno preso parte oltre allo stesso Presidente Rizzo, il Prof. Guido Corbetta, prorettore dell'Università Bocconi di Milano ed il Direttore Generale dell'AIDAF, Gioacchino Attanzio, che ha anche coordinato i lavori.

Consiglio Direttivo/*Management Council*

Presidente/President

Giuseppe Mauro Rizzo

Vice Presidenti/Vice Presidents

Alessandra Bertani

Franco Napp

Mariella Bottiglieri

Emanuele D'Abundo

Stefano Messina

Valeria Novella

Gabriele Rosati d'Amico

Antonio Zacchello

Segretario/Secretary

Francesco Beltrano





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Sede
Head Office

Piazza SS. Apostoli, 66
00187 Roma
Tel. 0039 06 674811
Fax 0039 06 69783730
e-mail: confitarma@confitarma.it
www.confitarma.it

Delegazione
Branch

Via Roma, 8/6
16121 Genova
Tel 0039 010 5701885
Fax 0039 010 5701735

Rappresentanza
Representation

Via Barbiani, 8/10
48100 Ravenna
Tel 0039 0544 210411
Fax 0039 0544 35258
e-mail: assira@assind.ra.it

Piazza dei Martiri, 58
80121 Napoli
Tel 0039 081 5836166
e-mail: lavoro@unindustria.na.it

Progetto grafico:
MCB S.r.l.



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori